ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS316/R
30 juin 2010

(10-3375)

Original: anglais

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

Rapport du Groupe spécial

RCC SUPPRIMÉS, COMME INDIQUÉ [***]

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

TABLE DES MATIÈRES

Page

LISTE DES ANNEXES xix

AFFAIRES CITÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT xx

I. INTRODUCTION 1

A. PLAINTE DES ÉTATS-UNIS 1
B. ÉTABLISSEMENT ET COMPOSITION DU GROUPE SPÉCIAL 1
C. PROCÉDURE DE COLLECTE DE RENSEIGNEMENTS AU TITRE DE L'ANNEXE V DE L'ACCORD SMC 2
D. TRAVAUX DU GROUPE SPÉCIAL 2

II. ASPECTS FACTUELS 3

A. PRODUIT EN CAUSE 3
B. MESURES EN CAUSE 4

III. CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES 7

A. ÉTATS-UNIS 7
B. COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES 8

IV. ARGUMENTS DES PARTIES 8

A. QUESTIONS PRÉLIMINAIRES SOULEVÉES PAR LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES 9
1. Arguments des Communautés européennes 9
a) Pertinence d'autres accords internationaux relatifs aux aéronefs 9
b) Extinction et extraction de subventions 10
c) Champ d'application temporel de l'Accord SMC 17
2. Arguments des États-Unis 18
a) Pertinence d'autres accords internationaux relatifs aux aéronefs 18
b) Extinction et extraction des subventions 19
c) Champ d'application temporel de l'Accord SMC 23
B. QUESTION DE SAVOIR SI L'AIDE AU LANCEMENT EST UNE SUBVENTION AU SENS DE L'ARTICLE PREMIER DE L'ACCORD SMC 23
1. Arguments des États-Unis 23
a) L'aide au lancement en tant que programme 23
b) L'aide au lancement constitue une contribution financière à Airbus 26
c) L'aide au lancement confère un avantage à Airbus 26
d) L'aide au lancement est spécifique 28
e) Autres questions 28
2. Arguments des Communautés européennes 29
a) Le financement des États membres en tant que programme 30
b) Fait que les États-Unis n'ont pas prouvé qu'un "programme" de financement des États membres constituait une contribution financière à Airbus 32
c) Fait que les États-Unis n'ont pas prouvé qu'un "programme" de financement des États membres conférait un avantage à Airbus 32
C. QUESTION DE SAVOIR SI CHAQUE AIDE AU LANCEMENT ACCORDÉE À AIRBUS EST UNE SUBVENTION SPÉCIFIQUE ACCORDÉE À AIRBUS AU SENS DES ARTICLES 1ER ET 2 DE L'ACCORD SMC 33
1. Arguments des États-Unis 33
a) Avantage 33
b) A350 39
2. Arguments des Communautés européennes 39
a) L'Accord de 1992 40

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

b) Caractère raisonnable des prévisions 40
c) Point de repère des CE relatif aux fournisseurs partageant les risques et critique du point de repère des États-Unis 41
d) Taux de rendement 45
e) A350 45
D. QUESTION DE SAVOIR SI LES AIDES AU LANCEMENT QU'AIRBUS A REÇUES POUR L'A380, L'A340-500/600 ET L'A330-200 SONT DES SUBVENTIONS À L'EXPORTATION PROHIBÉES 46
1. Arguments des États-Unis *46*
a) A380 46
b) A340-500/600 et A330-200 47
c) Subordination aux exportations 47
2. Arguments des Communautés européennes *52*
a) Observations préliminaires 52
b) Absence de subventions subordonnées en droit aux résultats à l'exportation 57
c) Absence de subventions subordonnées en fait aux résultats à l'exportation 58
E. QUESTION DE SAVOIR SI CERTAINS PRÊTS DE LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT ONT SUBVENTIONNÉ LE DÉVELOPPEMENT D'AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS D'AIRBUS 61
1. Arguments des États-Unis *61*
2. Arguments des Communautés européennes *65*
F. QUESTION DE SAVOIR SI LES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS, FRANÇAIS, BRITANNIQUES ET ESPAGNOLS ONT SUBVENTIONNÉ AIRBUS EN FOURNISSANT DES INFRASTRUCTURES ET EN ACCORDANT DES DONS POUR LES INFRASTRUCTURES 68
1. Arguments des États-Unis *68*
a) Subventions alléguées aux infrastructures 69
i) Hambourg 69
ii) Brême 71
iii) Toulouse 72
b) Aide régionale 73
i) Nordenham 73
ii) Broughton 73
iii) La Rinconada 73
iv) Illescas 74
v) La Rinconada 74
vi) Puerto de Santa Maria 74
vii) Puerto Real 74
viii) Puerto de Santa Maria 74
ix) Séville 75
x) Puerto Real 75
xi) Illescas 75
xii) La Rinconada 75
c) Infrastructure générale 76
d) Spécificité de l'aide régionale 77
2. Arguments des Communautés européennes *78*
a) Infrastructure générale 78
b) Les mesures contestées ne confèrent pas d'avantage 80
i) Hambourg 80
ii) Brême 83
iii) Toulouse 83
iv) Mesures régionales relatives aux infrastructures 84
c) Spécificité de l'aide régionale 84

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

G. QUESTION DE SAVOIR SI LES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS ONT SUBVENTIONNÉ AIRBUS EN DÉCIDANT EN 1998 D'ANNULER AU MOINS 7,7 MILLIARDS DE DM DE DETTES QU'AVAIT DEUTSCHE AIRBUS À LEUR ÉGARD 85
1. Arguments des États-Unis *85*
2. Arguments des Communautés européennes *86*
H. QUESTION DE SAVOIR SI L'INVESTISSEMENT DES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS DANS DEUTSCHE AIRBUS EN 1989 OU LE TRANSFERT ULTÉRIEUR EN 1992 DE LEUR PART DU CAPITAL DE DEUTSCHE AIRBUS AU GROUPE DAIMLER EST UNE SUBVENTION SPÉCIFIQUE ACCORDÉE À AIRBUS 88
1. Arguments des États-Unis *88*
2. Arguments des Communautés européennes *89*
I. QUESTION DE SAVOIR SI CERTAINES CONTRIBUTIONS EN CAPITAL ET LE TRANSFERT EN 1998 DES PARTS DE DASSAULT À AÉROSPATIALE SONT DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES ACCORDÉES À AIRBUS SAS 91
1. Arguments des États-Unis *91*
2. Arguments des Communautés européennes *93*
J. QUESTION DE SAVOIR SI LES FONDS POUR LA RECHERCHE-DÉVELOPPEMENT QUE LA COMMISSION EUROPÉENNE ET LES ÉTATS MEMBRES ACCORDENT À AIRBUS SONT DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES 95
1. Arguments des États-Unis *95*
a) Les programmes-cadres communautaires 95
b) Financement allemand 96
c) Financement français 96
d) Financement britannique 97
e) Financement espagnol 97
f) Montants pertinents et spécificité 98
2. Arguments des Communautés européennes *100*
K. QUESTION DE SAVOIR SI LES SUBVENTIONS ONT CAUSÉ DES EFFETS DÉFAVORABLES POUR LES INTÉRÊTS DES ÉTATS-UNIS 102
1. Arguments des États-Unis *102*
a) Conditions de concurrence sur le marché des LCA 103
b) Produit subventionné et produit similaire 105
c) Période de référence 107
d) Dommage au sens de l'article 5 a) 109
e) Préjudice grave aux intérêts des États-Unis 111
i) Les LCA subventionnés d'Airbus ont détourné les importations de LCA produits par les États-Unis du marché communautaire ou ont entravé ces importations 111
ii) Les LCA subventionnés d'Airbus ont détourné des marchés de pays tiers les exportations de LCA produits par les États-Unis ou ont entravé ces exportations 112
iii) Les LCA d'Airbus subventionnés ont entraîné une sous-cotation des prix et ont enlevé des ventes de LCA à Boeing 112
iv) Boeing a subi un empêchement de hausses de prix et une dépression des prix pour ses ventes de LCA sur le marché mondial 114
v) Les subventions causent ces effets défavorables sur le marché 115
vi) Conclusions 121
2. Arguments des Communautés européennes *123*
a) Accord de 1992 – "*Volenti non fit injuria*" (Il n'est pas fait de tort à celui qui a consenti) 124
b) Période de référence 125
c) Produit subventionné et produit similaire 130
d) Dommage important 133

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

e) Lien de causalité ... 137
i) Importance de la subvention ... 137
ii) Théories des États-Unis concernant le lien de causalité ... 140
Théorie des États-Unis concernant le lien de causalité pour les lancements antérieurs de produits ... 140
Théorie des États-Unis concernant le lien de causalité avec les effets des liquidités sur les prix ... 145
Cumul des arguments des États-Unis concernant le lien de causalité ... 147
iii) Préjudice grave ... 147
Événements intermédiaires et facteurs de non-imputation ... 147
Réponses des CE aux allégations de sous-cotation des prix formulées par les États-Unis ... 150
Arguments des CE en réponse aux allégations de pertes de ventes formulées par les États-Unis ... 153
Réponses des CE aux allégations de détournement ou d'entrave formulées par les États-Unis ... 156
Réponses des CE aux allégations d'empêchement de hausses de prix et de dépression des prix formulées par les États-Unis ... 162
f) Conclusions ... 167

V. ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES ... 169

A. AUSTRALIE ... 169
1. Les Accords de 1979 et de 1992 ... 169
a) Les Accords de 1979 et de 1992 en tant que législation applicable ... 169
b) Les Accords de 1979 et de 1992 en tant qu'aides pour l'interprétation de l'Accord SMC ... 170
2. Applicabilité de l'Accord SMC aux subventions antérieures à 1995 ... 171
3. Subordination en fait aux exportations ... 171
4. Effets défavorables ... 174
a) Questions temporelles concernant l'allégation d'effets défavorables des États-Unis ... 174
b) Lien de causalité ... 175
c) Importance de la subvention et méthode ... 175
d) Pertinence des notions de "produit subventionné" et de "produit similaire" ... 175
e) Description du "produit subventionné" et du "produit similaire" par les États-Unis ... 176
f) Considérations juridiques pour déterminer le "produit subventionné" et le "produit similaire" ... 176
5. Infrastructure générale ... 178
6. Spécificité régionale ... 179
7. Extinction des subventions ... 179
8. Retrait de la subvention ... 179
B. BRÉSIL ... 179
1. Introduction ... 179
2. L'Accord SMC s'applique à tous égards au secteur des aéronefs ... 180
3. Les subventions accordées avant le 1er janvier 1995 devraient être exclues du champ de la présente procédure ... 181
4. Le fait que les CE n'ont pas coopéré au processus prévu à l'Annexe V menace de porter atteinte au processus de règlement des différends de l'OMC et devrait entraîner le recours à des déductions, y compris défavorables, dans les cas où cela sera approprié ... 181
5. L'"aide au lancement" fausse gravement les marchés des aéronefs et constitue une subvention spécifique ... 182

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

6. Le Groupe spécial devrait éviter une interprétation étroite de la subordination de facto aux exportations ... 184
7. Les États-Unis ont établi prima facie que les subventions accordées à Airbus causaient ou menaçaient de causer des effets défavorables ... 185
C. CANADA ... 189
1. Introduction ... 189
2. Subordination de facto aux exportations ... 189
3. Infrastructure ... 192
4. Préjudice grave ... 194
a) Produit similaire ... 195
b) Causalité et analyse agrégée des États-Unis ... 197
i) Agrégation des subventions ... 197
ii) Agrégation des subventions indépendamment du moment où elles ont été accordées et utilisées ... 197
iii) Agrégation des programmes de recherche-développement (R&D) ... 198
iv) Les États-Unis ne démontrent pas l'existence du lien de causalité requis par l'article 6.3 ... 199
5. Conclusion ... 200
D. CHINE ... 200
1. Introduction ... 200
2. Subordination en fait aux exportations au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC ... 200
3. Analyse aux fins de la non-imputation dans le contexte des allégations conjointes au titre de l'article 5 a) et c) ... 201
4. Conclusion ... 203
E. JAPON ... 203
1. Les mesures de subventionnement qui ont commencé à exister avant le 1er janvier 1995 sont assujetties aux dispositions de l'Accord SMC si elles conféraient un avantage à cette date ou après ... 203
2. Le Groupe spécial est habilité à prendre en considération des éléments de preuve de la persistance d'effets défavorables après la date de son établissement ... 206
3. La démonstration de l'existence d'un lien de causalité exige une analyse détaillée des faits et des données économiques pertinents ... 207
4. Le Groupe spécial est habilité à examiner des subventions alléguées dont les effets défavorables ont cessé d'exister ... 208
5. Les transactions dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande éteignent les subventions alléguées ... 209
6. La simple prévision d'exportations ne constitue pas la preuve d'une subordination de facto aux exportations ... 210
F. CORÉE ... 213
1. Introduction ... 213
2. Critère de la preuve nécessaire pour établir des éléments prima facie dans un différend concernant des subventions ... 213
a) Critère juridique régissant l'établissement d'éléments *prima facie* ... 213
i) "Éléments de preuve suffisants pour démontrer" ... 213
ii) Les éléments de preuve prima facie constituent un critère plus rigoureux que celui qui est énoncé à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord ... 213
b) Autres facteurs pertinents pour les éléments de preuve *prima facie* ... 214
i) Difficulté de collecter des renseignements pour prouver le bien-fondé d'une argumentation ... 214
ii) L'obligation pour le Groupe spécial de mener des investigations au titre de l'article 13 du Mémorandum d'accord n'annule pas l'obligation pour la partie d'établir des éléments de preuve *prima facie* ... 214

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

iii) Résumé 214
c) Critère régissant l'examen du Groupe spécial au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord 215
3. Sens de l'expression "infrastructure générale" figurant à l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC 215
4. Interprétation du terme "avantage" au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC 215
5. Subordination de facto des subventions à l'exportation au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC 216

VI. RAPPORT INTÉRIMAIRE 217

A. INTRODUCTION 217
B. OBSERVATIONS GÉNÉRALES 217
1. Utilisation du terme "CE" 217
2. Références spécifiques à des pièces RCC/RCES 218
3. Cohérence et exactitude en ce qui concerne les noms 219
4. Texte en français ou en espagnol 220
C. DÉCISION PRÉLIMINAIRE 221
1. Paragraphe 7.46 221
2. Paragraphe 7.92 et note de bas de page 1613 222
D. IDENTITÉ DU BÉNÉFICIAIRE DES SUBVENTIONS ALLÉGUÉES ET TRANSMISSION, EXTINCTION ET EXTRACTION DES SUBVENTIONS 222
1. Paragraphe 7.248 222
2. Paragraphe 7.275 et note de bas de page 1925 223
3. Pièce jointe à la section VII.E.1: historique de la société Airbus, paragraphe 2 224
4. Pièce jointe à la section VII.E.1: historique de la société Airbus, paragraphe 3 224
5. Pièce jointe à la section VII.E.1: historique de la société Airbus, paragraphe 6 225
E. LA MESURE D'AL/FEM ALLÉGUÉE POUR L'A350 226
1. Paragraphe 7.300 226
2. Paragraphe 7.307 227
F. QUESTION DE SAVOIR SI CHACUNE DES AL/FEM INDIVIDUELLES ACCORDÉES POUR LES MODÈLES DE LCA A300, A310, A320, A330/A340, A330-200, A340-500/600 ET A380 CONSTITUE UNE SUBVENTION AU SENS DE L'ARTICLE PREMIER DE L'ACCORD SMC 227
1. Paragraphe 7.374 et note de bas de page 2155 227
2. Paragraphe 7.375 228
3. Tableau 1 (qui suit le paragraphe 7.380) et note de bas de page 2172 228
4. Paragraphe 7.407 230
5. Paragraphe 7.409 230
6. Paragraphe 7.416 231
7. Paragraphe 7.426 233
8. Paragraphe 7.429 233
9. Paragraphes 7.430 à 7.464 234
10. Paragraphe 7.476 234
11. Paragraphe 7.483 235
G. QUESTION DE SAVOIR SI L'AL/FEM EN TANT QUE PROGRAMME EST UNE SUBVENTION AU SENS DE L'ARTICLE PREMIER DE L'ACCORD SMC 235
1. Paragraphes 7.495 et 7.508 235
2. Note de bas de page 2469 237
3. Note de bas de page 2473 237
4. Note de bas de page 2478 238

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

H. QUESTION DE SAVOIR SI L'AL/FEM POUR L'A380, L'A340-500/600 ET L'A330-220 CONSTITUE, DANS CHAQUE CAS, UNE SUBVENTION À L'EXPORTATION PROHIBÉE AU SENS DE L'ARTICLE 3 DE L'ACCORD SMC 238
1. Paragraphe 7.583, deuxième phrase 238
2. Paragraphe 7.625, troisième, quatrième, cinquième et dernière phrases; paragraphe 7.626, première phrase; paragraphe 7.627; et paragraphe 7.628, quatrième et cinquième phrases 240
3. Paragraphe 7.633 244
4. Paragraphe 7.645, deuxième alinéa, et paragraphe 7.655, septième alinéa 245
5. Paragraphe 7.655, quatrième alinéa, points h) et i) 245
6. Paragraphes 7.674 à 7.682 246
7. Paragraphe 7.677 247
8. Paragraphe 7.679 248
9. Paragraphes 7.690 à 7.710 249
I. QUESTION DE SAVOIR SI CERTAINS PRÊTS ACCORDÉS PAR LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT À AIRBUS SONT DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES AU SENS DES ARTICLES 1ER ET 2 DE L'ACCORD SMC 249
1. Paragraphes 7.744, 7.747, 7.781, 7.795, 7.814, 7.854, 7.856, 7.857, 7.862 et 7.875 249
2. Paragraphe 7.753 et note de bas de page 3041 251
3. Paragraphes 7.760 et 7.779 252
4. Paragraphes 7.783, 7.791 et 7.793 252
5. Paragraphes 7.733 à 7.833 254
6. Paragraphe 7.966 254
7. Paragraphes 7.983 et 7.984 et 7.987 à 7.989 254
8. Paragraphes 7.983, 7.987 et 7.998 255
9. Paragraphe 7.996 255
J. QUESTION DE SAVOIR SI LES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS, FRANÇAIS, BRITANNIQUES ET ESPAGNOLS ONT SUBVENTIONNÉ AIRBUS EN FOURNISSANT DES INFRASTRUCTURES ET EN ACCORDANT DES DONS POUR LES INFRASTRUCTURES 256
1. Paragraphes 7.1012 et 7.1035 256
2. Paragraphe 7.1036 256
3. Paragraphe 7.1044, note de bas de page 3547 257
4. Paragraphe 7.1059 258
5. Paragraphe 7.1061 258
6. Paragraphe 7.1080 259
7. Paragraphe 7.1087 259
8. Paragraphe 7.1086, note de bas de page 3652 260
9. Paragraphe 7.1087, note de bas de page 3655 260
10. Paragraphe 7.1120 260
11. Paragraphe 7.1124 262
12. Paragraphe 7.1131 262
13. Paragraphe 7.1167, note de bas de page 3840 263
14. Paragraphe 7.1171 264
15. Paragraphe 7.1193 264
16. Paragraphe 7.1227 et note de bas de page 3920 265
K. QUESTION DE SAVOIR SI LE TRANSFERT AU GROUPE DAIMLER, PAR LES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS, DE LA PART QU'ILS DÉTENAIENT DANS LE CAPITAL DE DEUTSCHE AIRBUS CONSTITUE UNE SUBVENTION SPÉCIFIQUE ACCORDÉE À AIRBUS 268
1. Paragraphe 7.1235 268
L. QUESTION DE SAVOIR SI LES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS ONT SUBVENTIONNÉ AIRBUS EN ANNULANT AU MOINS 7,7 MILLIARDS DE DM DE DETTES DE DEUTSCHE AIRBUS À L'ÉGARD DE L'ÉTAT 269
1. Paragraphe 7.1302 et note de bas de page 4060 269
2. Paragraphe 7.1304 270
3. Note de bas de page 4074 270

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

M. QUESTION DE SAVOIR SI LES PARTICIPATIONS AU CAPITAL SOCIAL D'AÉROSPATIALE PAR LES POUVOIRS PUBLICS FRANÇAIS SONT DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES 271
1. Paragraphe 7.1315 ..... *271*
2. Paragraphe 7.1332 et note de bas de page 4125 ..... *272*
3. Paragraphe 7.1336 ..... *273*
4. Paragraphe 7.1364 ..... *273*
N. QUESTION DE SAVOIR SI LE FINANCEMENT POUR LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE QUE LA COMMISSION EUROPÉENNE ET LES ÉTATS MEMBRES ACCORDENT À AIRBUS CONSTITUE DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES 274
1. Paragraphe 7.1410 ..... *274*
2. Troisième phrase du paragraphe 7.1413 et note de bas de page 4292 ..... *274*
3. Paragraphes 7.1419, 7.1425, 7.1431, 7.1437 et 7.1443 ..... *275*
4. Paragraphes 7.1416 à 7.1445 ..... *276*
5. Paragraphes 7.1425, 7.1427, 7.1430, 7.1431, 7.1433, 7.1442, 7.1443 et 7.1445 ..... *277*
6. Paragraphes 7.1436, 7.1437 et 7.1439 ..... *278*
7. Paragraphe 7.1461 ..... *278*
8. Paragraphe 7.1481 ..... *279*
9. Paragraphes 7.1502, 7.1551 et 7.1552 ..... *280*
O. EFFETS DÉFAVORABLES 280
1. Paragraphe 7.1610 ..... *280*
2. Paragraphe 7.1664 ..... *280*
3. Paragraphe 7.1693, note de bas de page 4785 ..... *281*
4. Paragraphes 7.1741 à 7.1747 ..... *281*
5. Paragraphes 7.1762 à 7.1781 ..... *283*
6. Paragraphe 7.1773 ..... *287*
7. Paragraphe 7.1790 ..... *287*
8. Paragraphe 7.1856 ..... *288*
9. Paragraphe 7.1861 ..... *290*
10. Paragraphe 7.1863 ..... *290*
11. Paragraphe 7.1891 ..... *292*
12. Paragraphe 7.1893 ..... *293*
13. Paragraphes 7.1917 et 7.1918, 7.1919 et 7.1920, 7.1926 et 7.1927 et 7.1928 ..... *293*
14. Paragraphe 7.1952 ..... *294*
15. Paragraphe 7.1954 ..... *295*
16. Paragraphe 7.1958 ..... *296*
17. Paragraphe 7.1961 ..... *297*
P. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATION 297
1. Paragraphe 8.6 ..... *297*
Q. RENSEIGNEMENTS QUALIFIÉS DE RCC/RCES 297
1. Note de bas de page 2158 et paragraphe 7.410 ..... *297*
2. Paragraphes 7.426 et 7.483 (tableaux 5 et 7) *298*
3. Paragraphe 7.1916 ..... *298*
4. Paragraphe 7.1960 ..... *299*

VII. CONSTATATIONS 299

A. INTRODUCTION GÉNÉRALE 299
B. PRINCIPES PERTINENTS CONCERNANT LE CRITÈRE D'EXAMEN, L'INTERPRÉTATION DES TRAITÉS ET LA CHARGE DE LA PREUVE 300
1. Critère d'examen *300*
2. Principes pertinents d'interprétation des traités *300*
3. Charge de la preuve *301*
C. DÉCISION PRÉLIMINAIRE 301
1. Introduction *301*
2. Questions relatives au champ d'application temporel du présent différend *302*
a) Contexte 302

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

b) Article 5 de l'Accord SMC 304
i) Arguments des Communautés européennes 304
ii) Arguments des États-Unis 307
iii) Arguments des tierces parties 309
iv) Réponses des parties aux arguments des tierces parties 310
v) Évaluation par le Groupe spécial 311
c) Pertinence de l'Accord de 1992 entre les Communautés européennes et les États-Unis pour le champ d'application temporel de la présente procédure 319
i) Introduction 319
ii) Arguments des Communautés européennes 321
L'Accord de 1992 en tant que "législation applicable" 321
L'Accord de 1992 en tant que "règle pertinente de droit international" applicable à l'interprétation de l'Accord SMC 322
L'Accord de 1992 en tant qu'accord donnant lieu à un estoppel à l'encontre des États-Unis 323
iii) Arguments des États-Unis 324
L'Accord de 1992 en tant que "législation applicable" 324
L'Accord de 1992 en tant que "règle pertinente de droit international" applicable à l'interprétation de l'Accord SMC 326
L'Accord de 1992 en tant qu'accord donnant lieu à un estoppel à l'encontre des États-Unis 326
iv) Arguments des tierces parties 327
v) Évaluation par le Groupe spécial 328
"Application" de l'Accord de 1992 328
L'Accord de 1992 en tant que règle pertinente de droit international applicable à l'interprétation de l'Accord SMC 331
L'Accord de 1992 donne lieu à un estoppel empêchant l'examen des mesures de soutien octroyées avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord de 1992 332
3. Questions ne se rapportant pas au champ d'application temporel 334
a) Contexte 334
b) Soutien pour l'Airbus A350 334
i) Arguments des Communautés européennes 334
ii) Arguments des États-Unis 335
iii) Évaluation par le Groupe spécial 336
c) Mesures dont il est allégué qu'elles n'ont pas précédemment fait l'objet de consultations 337
i) Arguments des Communautés européennes 337
ii) Arguments des États-Unis 338
iii) Évaluation par le Groupe spécial 339
Aide au lancement pour l'Airbus A350 (section 1) de la demande d'établissement d'un groupe spécial) 340
Financement accordé par la BEI pour le programme Super Transporteurs d'Aérospatiale (section 2) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial) 342
Financement par les pouvoirs publics français de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé (section 6) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial) 342

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

Fourniture par certains établissements de recherche allemands, français et britanniques énumérés de biens ou services liés à la R&D dans le secteur de l'aéronautique civile à Airbus (section 6) f) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis) 343
d) Mesures dont il est allégué qu'elles n'ont pas été indiquées de manière adéquate dans la demande d'établissement d'un groupe spécial 343
i) Arguments des Communautés européennes 343
ii) Arguments des États-Unis 344
iii) Évaluation par le Groupe spécial 345
Financement par les pouvoirs publics français de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé (section 6) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis) 346
Contributions financières pour développer, élargir et moderniser les installations et d'autres infrastructures des sociétés Airbus dans certains endroits en Allemagne, en France, en Espagne et au Royaume-Uni (section 3) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis) 348
Prise en charge de la dette par les pouvoirs publics espagnols pour le compte de la société Airbus espagnole CASA (section 4) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis) 349
Fourniture par certains établissements de recherche allemands, français et britanniques énumérés de biens ou services liés à la R&D dans le secteur de l'aéronautique civile à Airbus (section 6) f) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis) 350
D. AUTRES QUESTIONS PRÉLIMINAIRES 357
1. Demande visant à obtenir des droits de tierce partie renforcés 357
a) Arguments des parties et des tierces parties 357
b) Évaluation par le Groupe spécial 359
2. Décision concernant le bon défendeur 361
E. QUESTION DE SAVOIR SI LES MESURES CONTESTÉES SONT DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES AU SENS DES ARTICLES 1ER ET 2 DE L'ACCORD SMC 367
1. Identité du bénéficiaire des subventions alléguées et transmission, extinction et extraction des subventions 367
a) Introduction 367
b) "Transmission" 370
i) Arguments des parties 370
Communautés européennes 370
États-Unis 372
ii) Évaluation par le Groupe spécial 372
c) Extinction de l'avantage 377
i) Arguments des parties 377
Communautés européennes 377
États-Unis 379
ii) Arguments des tierces parties 380
Australie 380
Brésil 380
Japon 381
iii) Évaluation par le Groupe spécial 382
d) Constatations subsidiaires 386

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

e) Extraction de l'avantage et retrait des subventions 399
i) Introduction 399
ii) Arguments des parties 400
Communautés européennes 400
États-Unis 402
iii) Évaluation par le Groupe spécial 403
"Extractions" de liquidités et extinction d'avantages conférés par des contributions financières antérieures 403
Constatation subsidiaire sur les "extractions" de liquidités 403
"Extractions" de liquidités et "retrait" de subventions au sens des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC 406
f) Conclusion 408
2. Aide au lancement/Financement des États membres 417
a) Introduction 417
b) La mesure alléguée d'AL/FEM pour l'A350 421
c) Compatibilité de l'AL/FEM avec le Code des subventions et des mesures compensatoires de 1979 issu du Tokyo Round 430
i) Arguments des parties 430
Communautés européennes 430
États-Unis 432
ii) Évaluation par le Groupe spécial 432
d) Question de savoir si chacune des AL/FEM individuelles accordées pour les modèles de LCA A300, A310, A320, A330/A340, A330-200, A340-500/600 et A380 constitue une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC 434
i) Arguments des parties 434
États-Unis 434
Communautés européennes 438
ii) Arguments des tierces parties 442
Australie 442
Brésil 443
Canada 446
Corée 447
iii) Évaluation par le Groupe spécial 447
Aperçu du développement des LCA et des principales caractéristiques de l'AL/FEM 448
Les mesures contestées comportent-elles une "contribution financière"? 453
Les mesures contestées confèrent-elles un "avantage"? 457
Question de savoir si les subventions AL/FEM sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC 505
3. Question de savoir si l'AL/FEM en tant que programme est une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC 505
a) Arguments des États-Unis 505
b) Arguments des Communautés européennes 508
c) Évaluation du Groupe spécial 510
i) Le programme d'AL/FEM allégué existe-t-il? 510
Les contrats d'AL/FEM 515
Structures institutionnelles intergouvernementales 519
Administrations nationales 531
Déclarations de représentants des CE, d'États membres des CE ainsi que de responsables et d'employés d'Airbus 533
Perceptions des agences de notation 536
ii) Conclusion 538

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

4. Question de savoir si l'AL/FEM pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200 constitue, dans chaque cas, une subvention à l'exportation prohibée au sens de l'article 3 de l'Accord SMC *540*
a) Arguments des États-Unis 540
b) Arguments des Communautés européennes 542
c) Arguments des tierces parties 546
i) Australie 546
ii) Brésil 547
iii) Canada 547
iv) Chine 549
v) Japon 549
vi) Corée 550
d) Évaluation par le Groupe spécial 550
i) Demande des Communautés européennes tendant à ce que soient rejetées certaines allégations prétendument nouvelles formulées dans la deuxième communication écrite des États-Unis 550
Nouvelles allégations prétendument non identifiées dans la demande de consultations et la demande d'établissement d'un groupe spécial 551
Manquement allégué des États-Unis à l'obligation d'indiquer précisément dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial les faits qu'ils invoquent pour établir le bien-fondé de leurs allégations de subordination en fait aux exportations 553
Nouveaux faits et arguments dont il est allégué qu'ils ont été introduits en contravention des Procédures de travail 553
ii) Question de savoir si les mesures d'AL/FEM constituent des subventions qui sont subordonnées en fait aux résultats à l'exportation prévus 556
"Octroi d'une subvention" 566
Question de savoir si les gouvernements des États membres des CE "prévoyaient des exportations ou recettes d'exportation" 566
Question de savoir si l'octroi de l'AL/FEM était "lié aux" exportations ou recettes d'exportation prévues 574
Question de savoir si les dispositions relatives au remboursement subordonné aux ventes des mesures d'AL/FEM contestées constituent des échanges d'engagements qui prouvent qu'il y a subordination en fait aux exportations ou recettes d'exportation prévues 586
Autres éléments de preuve "additionnels" 594
Conclusion 598
iii) Question de savoir si les mesures d'AL/FEM constituent des subventions qui sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation prévus 599
Subordination en droit aux résultats à l'exportation prévus 600
Éléments de preuve dont les États-Unis affirment qu'ils démontrent que l'octroi des subventions AL/FEM a été subordonné *en droit* aux résultats à l'exportation prévus 602
Question de savoir si les éléments de preuve invoqués par les États-Unis démontrent que l'octroi des subventions AL/FEM était subordonné *en droit* aux résultats à l'exportation prévus 608

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

5. Question de savoir si certains prêts accordés par la Banque européenne d'investissement à Airbus sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC 608
a) Introduction 608
i) Prêts déjà remboursés 611
ii) Prêt accordé à British Aerospace en 1991 613
b) Question de savoir si chacun des prêts de la BEI contestés équivaut à une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC 614
i) Les prêts sont-ils des "contributions financières"? 614
ii) Les prêts de la BEI contestés confèrent-ils un "avantage" à Airbus? 617
Arguments des États-Unis 617
Arguments des Communautés européennes 618
Évaluation par le Groupe spécial 620
c) Question de savoir si les subventions sous forme de prêts de la BEI sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC 675
i) Introduction 675
ii) Question de savoir si les prêts accordés à Airbus étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 a) 676
Arguments des États-Unis 676
Arguments des Communautés européennes 677
Évaluation par le Groupe spécial 679
iii) Question de savoir si les prêts accordés à Airbus étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 c) 694
Arguments des États-Unis 694
Arguments des Communautés européennes 698
Évaluation par le Groupe spécial 701
d) Conclusion générale 719
6. Question de savoir si les pouvoirs publics allemands, français, britanniques et espagnols ont subventionné Airbus en fournissant des infrastructures et en accordant des dons pour les infrastructures 719
a) Introduction 719
b) Quand la fourniture de biens ou de services sous la forme d'une infrastructure constitue-t-elle la fourniture d'une infrastructure "autre{} qu'une infrastructure générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii)? 721
i) Arguments des parties 721
ii) Arguments des tierces parties 724
Australie 724
Brésil 725
Canada 725
Japon 727
iii) Évaluation par le Groupe spécial 727
c) Mühlenberger Loch 734
i) Contexte factuel 735
ii) Arguments des parties 736
États-Unis 736
Communautés européennes 739
iii) Évaluation par le Groupe spécial 743
Infrastructure générale 744
Avantage 748
d) Piste de l'aéroport de Brême 753
i) Contexte factuel 753
ii) Arguments des parties 754
iii) Évaluation par le Groupe spécial 759
Infrastructure générale 759
Avantage 762

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

e) ZAC AéroConstellation ... 766
i) Contexte factuel ... 767
ii) Arguments des parties ... 768
Fourniture du site de la ZAC AéroConstellation et des EIG ... 768
Fourniture de routes ... 778
iii) Évaluation par le Groupe spécial ... 780
Fourniture du site de la ZAC AéroConstellation et des EIG ... 781
Fourniture de routes ... 787
f) Dons régionaux ... 789
i) Arguments des parties ... 789
ii) Arguments des tierces parties ... 791
Australie ... 791
Japon ... 791
iii) Évaluation par le Groupe spécial ... 791
Contexte factuel ... 791
Évaluation par le Groupe spécial ... 793
g) Conclusion ... 804
7. Question de savoir si le transfert au Groupe Daimler, par les pouvoirs publics allemands, de la part qu'ils détenaient dans le capital de Deutsche Airbus constitue une subvention spécifique accordée à Airbus ... 804
a) Contexte de la restructuration du capital de Deutsche Airbus ... 804
b) Arguments des parties ... 807
i) États-Unis ... 807
L'achat de 20 pour cent des actions de Deutsche Airbus par la KfW ... 807
La vente à MBB en 1992 de la part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW ... 808
ii) Communautés européennes ... 810
L'achat de 20 pour cent des actions de Deutsche Airbus par la KfW ... 810
Le transfert à MBB en 1992 de la part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW ... 811
c) Évaluation par le Groupe spécial ... 812
i) Contexte factuel additionnel de l'acquisition et de la vente ultérieure des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus par la KfW ... 812
ii) Le transfert à MBB en 1992 de la part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW a-t-il été effectué "à titre gracieux"? ... 813
iii) Acquisition par la KfW d'une part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus en 1989 ... 814
iv) Transfert à MBB par la KfW de sa part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus en 1992 ... 822
d) Conclusion ... 825
8. Question de savoir si les pouvoirs publics allemands ont subventionné Airbus en annulant au moins 7,7 milliards de DM de dette de Deutsche Airbus à l'égard de l'État ... 825
a) Contexte de la liquidation de la dette de 1998 ... 825
b) Arguments des parties ... 827
i) États-Unis ... 827
ii) Communautés européennes ... 828
c) Évaluation par le Groupe spécial ... 829
d) Conclusion ... 833

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

9. Question de savoir si les participations prises par les pouvoirs publics français au capital social d'Aérospatiale sont des subventions spécifiques 833
a) Les investissements des pouvoirs publics français dans le capital d'Aérospatiale entre 1987 et 1994 833
i) Contexte factuel 833
ii) Arguments des parties 835
États-Unis 835
Communautés européennes 839
iii) Évaluation par le Groupe spécial 844
Transmission 844
Déterminer l'existence d'un avantage conféré par une contribution financière sous la forme d'une prise de participation au capital social 844
Les apports de capitaux à Aérospatiale réalisés entre 1987 et 1994 846
La pertinence de l'absence à l'époque d'évaluations objectives de la situation et des perspectives financières d'une entreprise 853
Conclusion 855
b) Le transfert à Aérospatiale en 1998 de la part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation détenue par les pouvoirs publics français 855
i) Contexte du transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation 855
ii) Arguments des parties 856
États-Unis 856
Communautés européennes 859
iii) Évaluation par le Groupe spécial 862
Contribution financière 862
Avantage 863
Spécificité 867
iv) Conclusion 867
10. Question de savoir si le financement pour la recherche et le développement technologique que la Commission européenne et les États membres accordent à Airbus constitue des subventions spécifiques 868
a) Introduction 868
b) Mandat 870
c) Les mesures en cause 872
i) Contexte 872
ii) Dons au titre du deuxième programme-cadre 873
iii) Dons au titre du troisième programme-cadre 876
iv) Dons au titre du quatrième programme-cadre 879
v) Dons au titre du cinquième programme-cadre 882
vi) Dons au titre du sixième programme-cadre 885
vii) Dons des pouvoirs publics fédéraux allemands 887
viii) Dons des pouvoirs publics infrafédéraux allemands 888
Bavière 888
Brême 889
Hambourg 890
ix) Dons des pouvoirs publics français 891
x) Prêts des pouvoirs publics espagnols 893
Plan Tecnológico Aeronáutico 893
Programa de Fomento de Innovación Técnica 894
xi) Dons des pouvoirs publics britanniques 897
Civil Aircraft Research and Demonstration Programme/Aeronautics Research Programme 897

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

Technology Programme 898
d) Question de savoir si chacune des mesures pour la R&DT contestées prise individuellement constitue une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC 899
i) Arguments des parties 899
États-Unis 899
Communautés européennes 899
ii) Évaluation par le Groupe spécial 900
Les mesures contestées comportent-elles une "contribution financière"? 900
Les mesures contestées confèrent-elles un "avantage" à Airbus? 901
e) Question de savoir si les subventions pour la R&DT sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC 904
i) Introduction 904
ii) Dons au titre des programmes-cadres communautaires 904
Arguments des États-Unis 904
Arguments des Communautés européennes 905
Évaluation par le Groupe spécial 907
iii) Prêts au titre du programme espagnol PROFIT 922
Arguments des États-Unis 922
Arguments des Communautés européennes 923
Évaluation par le Groupe spécial 923
iv) Dons au titre du Technology Programme du Royaume-Uni 928
Arguments des États-Unis 928
Arguments des Communautés européennes 928
Évaluation par le Groupe spécial 929
v) Autres mesures pour la R&DT 931
Dons des pouvoirs publics français 931
Dons des pouvoirs publics fédéraux allemands 932
Dons pour la R&DT des pouvoirs publics infrafédéraux allemands 932
Prêts au titre du programme PTA espagnol 934
Dons des pouvoirs publics britanniques au titre du programme CARAD 935
vi) Conclusion 935
F. EFFETS DÉFAVORABLES 947
1. Aperçu général des arguments des parties 947
2. Contexte 949
3. Ordre d'analyse 950
4. Produit subventionné et "produit similaire" 951
a) Arguments des Parties 951
i) États-Unis 951
ii) Communautés européennes 953
b) Arguments des tierces parties 956
i) Australie 956
ii) Brésil 957
iii) Canada 958
c) Évaluation par le Groupe spécial 960
i) Produit subventionné 961
ii) Produit similaire 972
5. Période de référence 976
a) Arguments des parties 976
i) États-Unis 976
ii) Communautés européennes 978
b) Arguments des tierces parties 980
i) Brésil 980

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

ii) Canada 980
c) Évaluation par le Groupe spécial 980
6. Conditions de concurrence 989
7. Question de savoir si les subventions ont causé un préjudice grave aux intérêts des États-Unis 997
a) Introduction 997
b) Détournement allégué des importations du marché communautaire ou entrave alléguée à ces importations 1001
c) Détournement allégué d'exportations du marché d'un pays tiers ou entrave alléguée à ces exportations 1011
i) Renseignements concernant les parts de marché sur les marchés de pays tiers pris individuellement 1018
Australie 1020
Chine 1022
Inde 1024
Autres marchés de pays tiers pris individuellement 1027
ii) Renseignements relatifs aux parts de marché sur les marchés des pays tiers considérés dans leur ensemble 1030
iii) Conclusion 1031
d) Effets allégués sur les prix 1031
i) Sous-cotation notable du prix et pertes de ventes dans une mesure notable 1033
Les campagnes de vente 1035
Évaluation globale des éléments de preuve concernant les campagnes de vente 1045
ii) Empêchement de hausses de prix et dépression des prix dans une mesure notable 1051
e) Question de savoir si les subventions sont la cause des effets observés sur le marché 1058
i) Arguments des États-Unis 1058
ii) Arguments des Communautés européennes 1060
iii) Évaluation par le Groupe spécial 1062
Théorie du lien de causalité "fondée sur le produit" formulée par les États-Unis 1064
Théorie du lien de causalité "fondée sur le prix" formulée par les États-Unis 1114
iv) Conclusion 1123
8. Dommage allégué causé à la branche de production des États-Unis produisant les LCA 1125
a) Aperçu des arguments des parties 1125
i) États-Unis 1125
ii) Communautés européennes 1126
b) Évaluation par le Groupe spécial 1130
i) Questions préliminaires 1130
Branche de production nationale 1130
Période de référence 1131
Méthode d'analyse 1134
Le dommage causé par les importations subventionnées, ou le dommage en tant qu'effet de la subvention 1137
Éléments de preuve 1144
ii) Dommage important 1145
Situation de la branche de production des LCA des États-Unis 1146
Volume des importations subventionnées 1162
Effets des importations subventionnées sur les prix 1164
Lien de causalité 1172

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

iii) Menace de dommage important 1176
Nature et effets des subventions 1181
Taux d'accroissement des importations subventionnées 1182
Capacité additionnelle 1185
Maintien de la dépression des prix et de l'empêchement de hausses de prix 1185
Stocks 1186
iv) Conclusion 1186

VIII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS 1187

A. CONCLUSIONS 1187
B. RECOMMANDATIONS 1190

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

LISTE DES ANNEXES

Table des matières		Page
Annexe A	*Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*, Demande de consultations présentée par les États-Unis, WT/DS316/1-G/L/697-G/SCM/D62/1 (12 octobre 2004)	A-2
Annexe B	*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, WT/DS316/2 (3 juin 2005)	B-2
Annexe C	*Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs* (WT/DS316), Procédures prévues à l'Annexe V de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires, Rapport du facilitateur au Groupe spécial (24 février 2006), y compris les pièces jointes n° 1 et 2 (Procédures de travail pour la collecte de renseignements conformément à l'Annexe V de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires; et Procédures pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles)	C-2
Annexe D	*Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs* (WT/DS316), Procédures de travail du Groupe spécial, 30 mars 2007	D-2
Annexe E	*Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs* (WT/DS316), Procédures de travail additionnelles pour l'affaire DS316 – Procédures pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles, 9 novembre 2007 ("Procédures relatives aux RCC/RCES")	E-2
Annexe F	Certaines décisions du Groupe spécial concernant les procédures relatives aux RCC/RCES et leur application	F-2

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

AFFAIRES CITÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Argentine – Chaussures (CE)	Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Mesures de sauvegarde à l'importation de chaussures*, WT/DS121/AB/R, adopté le 12 janvier 2000
Argentine – Droits antidumping sur la viande de volaille	Rapport du Groupe spécial *Argentine – Droits antidumping définitifs visant la viande de volaille en provenance du Brésil*, WT/DS241/R, adopté le 19 mai 2003
Australie – Cuir pour automobiles II	Rapport du Groupe spécial *Australie – Subventions accordées aux producteurs et exportateurs de cuir pour automobiles*, WT/DS126/R, adopté le 16 juin 1999
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
Brésil – Aéronefs	Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs*, WT/DS46/AB/R, adopté le 20 août 1999
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 – 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 – 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 – Automobiles	Rapport du Groupe spécial *Canada – Certaines mesures affectant l'industrie automobile*, WT/DS139/R, WT/DS142/R, adopté le 19 juin 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R

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

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Canada – Crédits et garanties pour les aéronefs (article 22:6 – Canada)	Décision de l'arbitre *Canada – Crédits à l'exportation et garanties de prêts accordés pour les aéronefs régionaux – Recours du Canada à l'arbitrage au titre de l'article 22:6 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends et de l'article 4.11 de l'Accord SMC*, WT/DS222/ARB, 17 février 2003
Canada – Durée d'un brevet	Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Durée de la protection conférée par un brevet*, WT/DS170/AB/R, adopté le 12 octobre 2000
Canada – Exportations de blé et importations de grains	Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Mesures concernant les exportations de blé et le traitement des grains importés*, WT/DS276/AB/R, adopté le 27 septembre 2004
Canada – Exportations de blé et importations de grains	Rapport du Groupe spécial *Canada – Mesures concernant les exportations de blé et le traitement des grains importés*, WT/DS276/R, adopté le 27 septembre 2004, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS276/AB/R
CE – Accessoires de tuyauterie	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Droits antidumping sur les accessoires de tuyauterie en fonte malléable en provenance du Brésil*, WT/DS219/AB/R, adopté le 18 août 2003
CE – Accessoires de tuyauterie	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Droits antidumping sur les accessoires de tuyauterie en fonte malléable en provenance du Brésil*, WT/DS219/R, adopté le 18 août 2003, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS219/AB/R
CE – Amiante	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant*, WT/DS135/AB/R, adopté le 5 avril 2001
CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesures affectant l'approbation et la commercialisation des produits biotechnologiques*, WT/DS291/R, WT/DS292/R, WT/DS293/R, Add.1 à 9 et Corr.1, adopté 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 – Bananes III (Équateur)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par l'Équateur*, WT/DS27/R/ECU, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R
CE – Bananes III (États-Unis)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par les États-Unis*, WT/DS27/R/USA, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R

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

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
CE – Bananes III (Guatemala et Honduras)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par le Guatemala et le Honduras*, WT/DS27/R/GTM, WT/DS27/R/HND, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R
CE – Bananes III (Mexique)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par le Mexique*, WT/DS27/R/MEX, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R
CE – Certaines questions douanières	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Certaines questions douanières,* WT/DS315/AB/R, adopté le 11 décembre 2006
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 – Hormones (Canada)	Rapport du Groupe spécial *Mesures communautaires concernant les viandes et les produits carnés (hormones), plainte déposée par le Canada*, WT/DS48/R/CAN, adopté le 13 février 1998, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R
CE – Linge de lit	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Droits antidumping sur les importations de linge de lit en coton en provenance d'Inde*, WT/DS141/AB/R, adopté le 12 mars 2001
CE – Linge de lit	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Droits antidumping sur les importations de linge de lit en coton en provenance d'Inde*, WT/DS141/R, adopté le 12 mars 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS141/AB/R
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 – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée*, WT/DS299/R, adopté le 3 août 2005

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

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
CE – Morceaux de poulet	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Classification douanière des morceaux de poulet désossés et congelés*, WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R, adopté le 27 septembre 2005, et Corr.1
CE – Préférences tarifaires	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Conditions d'octroi de préférences tarifaires aux pays en développement*, WT/DS246/R, adopté le 20 avril 2004, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS246/AB/R
CE – Sardines	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Désignation commerciale des sardines*, WT/DS231/AB/R, adopté le 23 octobre 2002
CE – Saumon (Norvège)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesure antidumping visant le saumon d'élevage en provenance de Norvège*, WT/DS337/R, adopté le 15 janvier 2008, et Corr.1
CE – Subventions à l'exportation de sucre	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre*, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, adopté le 19 mai 2005
CE – Subventions à l'exportation de sucre (Australie)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte de l'Australie*, WT/DS265/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
CE – Subventions à l'exportation de sucre (Brésil)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte du Brésil*, WT/DS266/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
CE – Subventions à l'exportation de sucre (Thaïlande)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte de la Thaïlande*, WT/DS283/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
Chili – Système de fourchettes de prix	Rapport de l'Organe d'appel *Chili – Système de fourchettes de prix et mesures de sauvegarde appliqués à certains produits agricoles*, WT/DS207/AB/R, adopté le 23 octobre 2002
Corée – Boissons alcooliques	Rapport du Groupe spécial *Corée – Taxes sur les boissons alcooliques*, WT/DS75/R, WT/DS84/R, adopté le 17 février 1999, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS75/AB/R, WT/DS84/AB/R
Corée – Certains papiers	Rapport du Groupe spécial *Corée – Droits antidumping sur les importations de certains papiers en provenance d'Indonésie*, WT/DS312/R, adopté le 28 novembre 2005
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

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

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Égypte – Barres d'armature en acier	Rapport du Groupe spécial *Égypte – Mesures antidumping définitives à l'importation de barres d'armature en acier en provenance de Turquie*, WT/DS211/R, adopté le 1er octobre 2002
États-Unis – Acier au carbone	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Droits compensateurs sur certains produits plats en acier au carbone traité contre la corrosion en provenance d'Allemagne*, WT/DS213/AB/R, adopté le 19 décembre 2002
États-Unis – Acier laminé à chaud	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon*, WT/DS184/AB/R, adopté le 23 août 2001
États-Unis – Acier laminé à chaud	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon*, WT/DS184/R, adopté le 23 août 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS184/AB/R
États-Unis – Bois de construction résineux IV	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*, WT/DS257/AB/R, adopté le 17 février 2004
États-Unis – Bois de construction résineux IV	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Détermination finale en matière de droits compensateurs concernant certains bois d'œuvre résineux en provenance du Canada*, WT/DS257/R, adopté le 17 février 2004, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS257/AB/R
États-Unis – Bois de construction résineux V	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Détermination finale de l'existence d'un dumping concernant les bois d'œuvre résineux en provenance du Canada*, WT/DS264/AB/R, adopté le 31 août 2004
États-Unis – Bois de construction résineux V	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Détermination finale de l'existence d'un dumping concernant les bois d'œuvre résineux en provenance du Canada*, WT/DS264/R, adopté le 31 août 2004, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS264/AB/R
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 – Bois de construction résineux VI (article 21:5 – Canada)	Rapport du Groupe spécial *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/RW, adopté le 9 mai 2006, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS277/AB/RW
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

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

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
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 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 (Équateur)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesure antidumping visant les crevettes en provenance de l'Équateur,* WT/DS335/R, adopté le 20 février 2007
États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les semi-conducteurs pour mémoires RAM dynamiques (DRAM) en provenance de Corée*, WT/DS296/AB/R, adopté le 20 juillet 2005
États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les semi-conducteurs pour mémoires RAM dynamiques (DRAM) en provenance de Corée*, WT/DS296/R, adopté le 20 juillet 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS296/AB/R
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	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger"*, WT/DS108/R, adopté le 20 mars 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS108/AB/R
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS108/AB/RW, adopté le 29 janvier 2002
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS108/RW, adopté le 29 janvier 2002, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS108/AB/RW
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

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

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)	Rapport du Groupe spécial *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/RW2, adopté le 14 mars 2006, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS108/AB/RW2
États-Unis – FSC (article 22:6 – États-Unis)	Décision de l'arbitre *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Recours des États-Unis à l'arbitrage au titre de l'article 22:6 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends et de l'article 4.11 de l'Accord SMC*, WT/DS108/ARB, 30 août 2002
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 – Loi de 1916	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Loi antidumping de 1916*, WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R, adopté le 26 septembre 2000
États-Unis – Loi de 1916 (CE)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi antidumping de 1916, plainte des Communautés européennes*, WT/DS136/R et Corr.1, adopté le 26 septembre 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
États-Unis – Loi de 1916 (Japon)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi antidumping de 1916, plainte du Japon*, WT/DS162/R et Add.1, adopté le 26 septembre 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
États-Unis – Loi sur la compensation (Amendement Byrd)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Loi de 2000 sur la compensation pour continuation du dumping et maintien de la subvention*, WT/DS217/AB/R, WT/DS234/AB/R, adopté le 27 janvier 2003
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 – 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	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des Communautés européennes*, WT/DS212/R, adopté le 8 janvier 2003, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS212/AB/R
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

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

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
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 – Plomb et bismuth II	Rapport du Groupe spécial *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/R et Corr.2, adopté le 7 juin 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS138/AB/R
États-Unis – Réduction à zéro (CE)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Lois, réglementations et méthode de calcul des marges de dumping ("réduction à zéro"),* WT/DS294/AB/R, adopté le 9 mai 2006, et Corr.1
États-Unis – Réduction à zéro (CE)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Lois, réglementations et méthode de calcul des marges de dumping ("réduction à zéro")*, WT/DS294/R, adopté le 9 mai 2006, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS294/AB/R
États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamen à l'extinction des droits antidumping appliqués aux produits plats en acier au carbone traité contre la corrosion en provenance du Japon*, WT/DS244/AB/R, adopté le 9 janvier 2004
États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères	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*, WT/DS268/AB/R, adopté le 17 décembre 2004
États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures de sauvegarde définitives à l'importation de tubes et tuyaux de qualité carbone soudés, de section circulaire, en provenance de Corée*, WT/DS202/AB/R, adopté le 8 mars 2002
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 II	Rapport du Groupe spécial *Guatemala – Mesures antidumping définitives concernant le ciment Portland gris en provenance du Mexique*, WT/DS156/R, adopté le 17 novembre 2000
Inde – Brevets (États-Unis)	Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture,* WT/DS50/AB/R, adopté le 16 janvier 1998

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

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
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
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 – DRAM (Corée)	Rapport du Groupe spécial *Japon – Droits compensateurs visant les mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée*, WT/DS336/R, adopté le 17 décembre 2007, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS336/AB/R
Japon – Pommes	Rapport du Groupe spécial *Japon – Mesures visant l'importation de pommes*, WT/DS245/R, adopté le 10 décembre 2003, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS245/AB/R
Japon – Pommes (article 21:5 – États-Unis)	Rapport du Groupe spécial *Japon – Mesures visant l'importation de pommes – Recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS245/RW, adopté le 20 juillet 2005
Mexique – Huile d'olive	Rapport du Groupe spécial *Mexique – Mesures compensatoires définitives visant l'huile d'olive en provenance des Communautés européennes*, WT/DS341/R, adopté le 21 octobre 2008
Mexique – Mesures antidumping visant le riz	Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping définitives visant la viande de bœuf et le riz, plainte concernant le riz*, WT/DS295/AB/R, adopté le 20 décembre 2005
Mexique – Mesures antidumping visant le riz	Rapport du Groupe spécial *Mexique – Mesures antidumping définitives visant la viande de bœuf et le riz, plainte concernant le riz*, WT/DS295/R, adopté le 20 décembre 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS295/AB/R
Mexique – Sirop de maïs	Rapport du Groupe spécial *Mexique – Enquête antidumping concernant le sirop de maïs à haute teneur en fructose (SHTF) en provenance des États-Unis*, WT/DS132/R, adopté le 24 février 2000, et Corr.1
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
Mexique – Sirop de maïs (article 21:5 – États-Unis)	Rapport du Groupe spécial *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/RW, adopté le 21 novembre 2001, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS132/AB/RW

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

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool	Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures fiscales concernant les boissons sans alcool et autres boissons*, WT/DS308/AB/R, adopté le 24 mars 2006
Mexique – Tubes et tuyaux	Rapport du Groupe spécial *Mexique – Droits antidumping sur les tubes et tuyaux en acier en provenance du Guatemala*, WT/DS331/R, adopté le 24 juillet 2007
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 – 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
Thaïlande – Poutres en H	Rapport du Groupe spécial *Thaïlande – Droits antidumping sur les profilés en fer ou en aciers non alliés et les poutres en H en provenance de Pologne*, WT/DS122/R et Corr.1, adopté le 5 avril 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS122/AB/R

CITÉS DANS LE PRÉSENT RAPPORT:

RAPPORTS DU GATT

Rapport du Groupe spécial du GATT *Programme d'assurance contre les risques de change mis en place par l'Allemagne pour Deutsche Airbus* ("*CEE – Airbus*"), 4 mars 1992, non adopté, SCM/142.

Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Droits compensateurs sur la viande de porc fraîche, réfrigérée et congelée en provenance du Canada* ("*États-Unis – Viande de porc canadienne*"), adopté le 11 juillet 1991, IBDD, S38/32.

DIFFÉRENDS DANS LESQUELS UNE SOLUTION CONVENUE D'UN COMMUN ACCORD A ÉTÉ NOTIFIÉE AU TITRE DE L'ARTICLE 3:6 DU MÉMORANDUM D'ACCORD SUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

DS83 Danemark – *Mesures affectant les moyens de faire respecter les droits de propriété intellectuelle*

DS86 Suède – *Mesures affectant les moyens de faire respecter les droits de propriété intellectuelle*

DS124 Communautés européennes – *Moyens de faire respecter les droits de propriété intellectuelle pour les films et les programmes de télévision*

DS125 Grèce – *Moyens de faire respecter les droits de propriété intellectuelle pour les films et les programmes de télévision*

DS210 Belgique – *Application de mesures établissant les droits de douane applicables au riz*

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

I. INTRODUCTION

A. PLAINTE DES ÉTATS-UNIS

1.1 Le 6 octobre 2004, les États-Unis ont demandé l'ouverture de consultations avec les Communautés européennes[1] et certains États membres des Communautés européennes (Allemagne, France, Royaume-Uni et Espagne), conformément aux articles 1er et 4 du *Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("Mémorandum d'accord"), à l'article XXIII:1 de l'*Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994* ("GATT de 1994") et aux articles 4, 7 et 30 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC") (dans la mesure où l'article 30 incorpore l'article XXIII du GATT de 1994), au sujet des mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs.[2] Les consultations ont eu lieu le 4 novembre 2004, mais les parties n'ont pas pu régler le différend.

1.2 Le 31 mai 2005, les États-Unis ont demandé l'établissement d'un groupe spécial conformément à l'article 6 du Mémorandum d'accord, à l'article XXIII:2 du GATT de 1994 et aux articles 4, 7 et 30 de l'Accord SMC (dans la mesure où l'article 30 incorpore l'article XXIII du GATT de 1994).[3] Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les États-Unis ont demandé que l'Organe de règlement des différends (l'"ORD") engage les procédures prévues à l'Annexe V de l'Accord SMC conformément au paragraphe 2 de ladite annexe.[4]

B. ÉTABLISSEMENT ET COMPOSITION DU GROUPE SPÉCIAL

1.3 À sa réunion du 20 juillet 2005, l'ORD a établi un groupe spécial conformément à l'article 6 du Mémorandum d'accord pour examiner la question qui avait été portée devant lui par les États-Unis dans le document WT/DS316/2. À cette réunion, les parties au différend sont convenues que le Groupe spécial serait doté du mandat type. Ce mandat est donc le suivant:

> "Examiner, à la lumière des dispositions pertinentes des accords visés cités par les États-Unis dans le document WT/DS316/2, la question portée devant l'ORD par les États-Unis dans ce document; 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."

1.4 Le 7 octobre 2005, les États-Unis ont demandé au Directeur général de déterminer la composition du Groupe spécial, conformément à l'article 8:7 du Mémorandum d'accord, qui dispose ce qui suit:

> "Si un accord sur la composition du groupe spécial n'intervient pas dans un délai de 20 jours après la date d'établissement du groupe, le Directeur général, à la demande de l'une ou l'autre des parties et en consultation avec le Président de l'ORD et le Président du Comité ou Conseil compétent, déterminera la composition du groupe spécial en désignant les personnes qui lui paraissent les plus indiquées, conformément

---

[1] Le 1er décembre 2009, le *Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne* (fait à Lisbonne le 13 décembre 2007) est entré en vigueur. Le 29 novembre 2009, l'OMC a reçu une note verbale (WT/L/779) du Conseil de l'Union européenne et de la Commission des Communautés européennes indiquant que, en vertu du Traité de Lisbonne, à compter du 1er décembre 2009, l'Union européenne se substitue et succède à la Communauté européenne.

[2] WT/DS316/1, figurant à l'annexe A.

[3] WT/DS316/2, figurant à l'annexe B.

[4] Les États-Unis ont réitéré leur demande en ce sens aux réunions de l'ORD tenues le 20 juillet, les 3 et 31 août et le 23 septembre 2005. *Voir* les documents WT/DSB/M/194, 195, 196 et 197, respectivement.

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

aux règles ou procédures spéciales ou additionnelles pertinentes de l'accord visé ou des accords visés qui sont invoqués dans le différend, après avoir consulté les parties au différend. Le Président de l'ORD informera les Membres de la composition du groupe spécial ainsi constitué au plus tard 10 jours après la date à laquelle il aura reçu une telle demande."

1.5 Le 17 octobre 2005, le Directeur général adjoint, M. Alejandro Jara, agissant à la place du Directeur général, a donné au Groupe spécial la composition suivante:

Président: M. Carlos Pérez del Castillo
Membres: M. John Adank
M. Thinus Jacobsz.[5]

1.6 L'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, la Corée et le Japon ont réservé leur droit de participer en tant que tierces parties aux travaux du Groupe spécial.

C. PROCÉDURE DE COLLECTE DE RENSEIGNEMENTS AU TITRE DE L'ANNEXE V DE L'ACCORD SMC

1.7 À sa réunion du 23 septembre 2005, l'ORD est convenu d'engager les procédures prévues à l'Annexe V de l'Accord SMC (les "procédures de l'Annexe V") et a désigné M. Mateo Diego-Fernández comme représentant à cette fin ("représentant désigné" ou "facilitateur"). Le 30 septembre 2005, le représentant désigné a adopté des procédures de travail aux fins des procédures de l'Annexe V, après avoir consulté les États-Unis et les Communautés européennes. Le 10 octobre 2005, conformément au paragraphe 17 de ces procédures de travail, les Communautés européennes ont demandé que le facilitateur adopte des procédures additionnelles pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels ("RCC") et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles ("RCES"). Après avoir consulté les parties, le facilitateur a, le 4 novembre 2005, adopté des procédures pour la protection des RCC et des RCES aux fins des procédures de l'Annexe V.

1.8 Le 24 février 2006, le représentant désigné a remis son rapport au Groupe spécial. Ce rapport ainsi que les procédures de travail et les procédures additionnelles pour la protection des RCC et des RCES adoptées par le représentant désigné aux fins des procédures de l'Annexe V figurent à l'annexe C.

D. TRAVAUX DU GROUPE SPÉCIAL

1.9 Après avoir consulté les parties, le Groupe spécial a adopté des procédures de travail le 9 novembre 2005.[6] Le 1er mars 2006, avant les dates prévues pour la présentation par les parties de leurs communications et à la demande des deux parties, le Groupe spécial a suspendu son calendrier.[7] Suite à la demande présentée par les États-Unis le 4 septembre 2006, le Groupe spécial a repris ses travaux.

1.10 À la demande des parties, et après les avoir consultées, le Groupe spécial a adopté le 19 octobre 2006 des procédures additionnelles pour la protection des RCC et des RCES aux fins de

[5] WT/DS316/4.
[6] Ces procédures ont été modifiées à plusieurs reprises et figurent, sous leur forme finale, à l'annexe D.
[7] Le 28 février 2006, le Groupe spécial avait reçu d'une personne une communication non demandée. Cette communication portait sur un point qui ne faisait pas partie de la question relevant du mandat du Groupe spécial. Ce dernier a donc jugé inapproprié de la prendre en considération et l'a rejetée.

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

ses travaux (les "procédures relatives aux RCC/RCES").[8] Au cours de ses travaux, le Groupe spécial a rendu plusieurs décisions concernant l'interprétation et l'application des procédures relatives aux RCC/RCES, y compris la désignation comme RCC ou RCES conformément à ces procédures de renseignements spécifiques figurant dans les communications et pièces jointes des parties.[9]

1.11 Le 26 octobre 2005, les Communautés européennes ont présenté une demande de décisions préliminaires, qu'elles ont par la suite actualisée le 7 novembre 2006, dans laquelle elles demandaient, entre autres choses, que le Groupe spécial constate que certaines des mesures contestées par les États-Unis n'entraient pas dans le champ d'application temporel de la présente procédure ou ne relevaient pas de son mandat. Après avoir soigneusement examiné leurs avis, le Groupe spécial a remis aux parties et tierces parties, le 11 juillet 2007, une décision préliminaire concernant certains aspects de la demande des CE. Cette décision figure dans les constatations du Groupe spécial à la section VII.C. Le Groupe spécial examine les questions restantes soulevées par les Communautés européennes dans leur demande de décisions préliminaires plus loin dans ses constatations.

1.12 Le 9 novembre 2005, le Brésil a présenté une demande visant à obtenir des droits de tierce partie renforcés dans le cadre de la procédure du présent Groupe spécial; des demandes analogues ont été reçues du Canada le 23 novembre 2005 et de la Corée le 13 octobre 2006. Après avoir soigneusement examiné cette question compte tenu de toutes les observations reçues des parties et tierces parties, le Groupe spécial a, le 23 octobre 2006, informé les parties et tierces parties de sa décision de n'accorder de droits de tierce partie renforcés à aucune tierce partie. Les raisons du Groupe spécial sont exposées dans ses constatations à la section VII.D.1.

1.13 Le Groupe spécial s'est réuni avec les parties les 20 et 21 mars 2007 et les 25 et 26 juillet 2007. À la demande des parties, et après avoir mené des consultations, le Groupe spécial a adopté des procédures pour la tenue de ses réunions avec les parties en séance publique. Conformément à ces procédures, ses réunions avec les parties ont été partiellement ouvertes au public, au moyen d'une diffusion différée d'enregistrements vidéo des séances publiques. Il a été ménagé aux parties la possibilité de visionner les enregistrements pour s'assurer qu'aucun RCC ou RCES n'avait été divulgué, et les enregistrements ont été diffusés au public les 22 mars et 27 juillet 2007, respectivement. Le Groupe spécial s'est réuni avec les tierces parties le 24 juillet 2007.

1.14 Le Groupe spécial a remis son rapport intérimaire aux parties le 4 septembre 2009. Il a remis son rapport final aux parties le 23 mars 2010.

II. ASPECTS FACTUELS

A. PRODUIT EN CAUSE

2.1 Les parties conviennent que le produit en cause en l'espèce s'entend des aéronefs civils gros porteurs, par opposition aux aéronefs de moindre capacité (régionaux) et aux aéronefs militaires. Les aéronefs civils gros porteurs ("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. Les LCA 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. Les LCA relèvent de la position tarifaire 8802.40 du Système harmonisé ("Avions et autres véhicules aériens, d'un poids à vide excédant 15 000 kg").

[8] Ces procédures ont été modifiées à plusieurs reprises et figurent, sous leur forme finale, à l'annexe E.
[9] Certaines de ces décisions figurent à l'annexe F.

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

2.2 Le soutien à la conception, aux essais, à la certification, à la production, à la commercialisation et après-vente accordé pour les LCA est extrêmement complexe et onéreux. Actuellement, les LCA ne sont produits que par Boeing et Airbus, qui vendent toutes deux une gamme de modèles de LCA dans le monde entier, pour répondre aux divers besoins de leurs clients, principalement des compagnies aériennes et des sociétés de location d'avions. Les deux sociétés développent sans cesse des LCA, ce qui exige d'importants investissements préalables sur une période de trois à cinq ans avant que des recettes soient perçues des clients. Les ventes de LCA sont relativement peu fréquentes mais généralement très importantes pour ce qui est du nombre d'aéronefs et des montants en dollars concernés (les ventes de LCA se font en dollars EU), bien que les livraisons s'échelonnent généralement sur plusieurs années après la vente. Les clients choisissent parmi les divers modèles de LCA disponibles ceux qui, selon eux, répondent le mieux à leurs besoins, en prenant généralement en compte de nombreux facteurs, dont les caractéristiques physiques et de fonctionnement des modèles disponibles, les coûts d'exploitation, la flotte existante, les routes qui seront desservies par les aéronefs, la structure de la flotte existante, et les coûts, en vue de minimiser les coûts et de maximiser les recettes.

2.3 Les parties ne sont pas d'accord sur le champ du ou des produits subventionnés, ni sur le champ du ou des produits similaires, en cause dans le présent différend. Les États-Unis soutiennent que les subventions en cause en l'espèce apportent des avantages à la production et à la commercialisation de toute la gamme des LCA construits par Airbus et que, par conséquent, le "produit subventionné" est la famille des LCA d'Airbus dans son ensemble et le "produit similaire" correspondant est la famille des LCA de Boeing tout entière. Les Communautés européennes, en revanche, soutiennent qu'il y a quatre "familles" de LCA d'Airbus, chacune constituant un produit distinct dont il est allégué qu'il est subventionné, et qu'il y a trois "produits similaires" de Boeing correspondant à trois des familles de LCA d'Airbus et pas de "produit similaire" de Boeing correspondant à la famille A380 d'Airbus.

2.4 Ces questions sont examinées par le Groupe spécial dans ses constatations à la section VII.F.4.

B. MESURES EN CAUSE

2.5 Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les États-Unis ont indiqué que les mesures en cause en l'espèce incluaient ce qui suit:

a) L'octroi par certains États membres des Communautés européennes (Allemagne, France, Royaume-Uni et Espagne ("les États membres")) aux sociétés Airbus[10] d'un financement pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs

[10] Les États-Unis ont défini les "sociétés Airbus" comme comprenant 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 (ci-après "EADS"), et BAE Systems. Les Communautés européennes contestent le fait que les "sociétés Airbus", telles que définies par les États-Unis, bénéficient des subventions alléguées. Aux fins de la présente description des mesures en cause, le Groupe spécial a employé la terminologie figurant dans la États-Unis, demande d'établissement d'un groupe spécial. Cela ne doit pas être considéré comme ayant une quelconque incidence sur l'examen par le Groupe spécial du fond du différend. Cette question est examinée plus avant dans les constatations du Groupe spécial à la section VII.E.1.

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

(ci-après dénommé par les États-Unis "aide au lancement" ("Launch Aid")).[11] Il est allégué que ce 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:

i) le financement par la France des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600, A380 et A350;

ii) le financement par l'Allemagne des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A380 et A350;

iii) le financement par le Royaume-Uni des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380 et A350; et

iv) le financement par l'Espagne des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380 et A350.

b) 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 comprennent[12]:

i) le financement accordé à British Aerospace pour l'A320 et l'A330/A340;

ii) le financement accordé à Aérospatiale pour l'A330/340;

iii) le financement accordé à Construcciones Aeronauticas SA ("CASA") pour l'A320 et l'A330/340;

iv) le financement accordé à Airbus Industrie pour l'A321;

v) le financement accordé à Aérospatiale Super Transporteurs; et

vi) le financement accordé à EADS pour l'A380.

[11] Les Communautés européennes et les États membres concernés emploient différents termes pour désigner le type de financement en cause, tels que "member state financing", "launch aid", "launch investment", "avances remboursables", "Rückzahlbare Zuwendungen", "Entwicklungsbeihilfen", "Zuschüsse zur Entwicklung von zivilien Flugzeugen", "anticipo reembolsable", et "prestamo reembolsable". Les Communautés européennes contestent le fait que l'expression "Launch Aid" (aide au lancement), telle qu'utilisée par les États-Unis, constitue une désignation appropriée de ces subventions alléguées. Aux fins de la présente description des mesures en cause, le Groupe spécial a employé la terminologie figurant dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis. Cela ne doit pas être considéré comme ayant une quelconque incidence sur l'examen par le Groupe spécial du fond du différend. Cette question est examinée plus avant dans les constatations du Groupe spécial au paragraphe 7.291.

[12] Le financement accordé par la BEI aux compagnies aériennes clientes pour l'achat de nouveaux aéronefs ne relève pas de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis.

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

c) L'octroi par les CE et les États membres de contributions financières pour développer, élargir et moderniser les installations et autres infrastructures des sociétés Airbus. Les exemples spécifiques comprennent les investissements publics effectués par les autorités allemandes à Hambourg, Nordenham, Brême et Varel, par les autorités françaises dans la région de Toulouse, par les autorités du Royaume-Uni à Broughton, au pays de Galles, et par les autorités espagnoles dans de nombreux endroits en Espagne (par exemple Puerto Real, Illescas, Puerto de Santa Maria, et La Rinconada).

d) La prise en charge et l'annulation par les CE et les États membres des créances résultant de l'aide au lancement et d'autres financements pour le développement et la production d'aéronefs civils gros porteurs, y compris la dette accumulée par Deutsche Airbus qui a été annulée par le gouvernement allemand en 1997 et 1998 et la dette prise en charge par le gouvernement espagnol pour le compte de CASA, qui n'a pas été remboursée.

e) L'octroi de dons et la prise de participations au capital social par les CE et les États membres, y compris par l'intermédiaire de banques appartenant à l'État et contrôlées par l'État. Les exemples comprennent la participation au capital de Deutsche Airbus par le gouvernement allemand par l'intermédiaire de Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KFW"), en 1989, et la restitution, sans compensation, des actions acquises dans le cadre de cette transaction à la société mère de Deutsche Airbus, le groupe Daimler, en 1992; la participation au capital d'Aérospatiale par le gouvernement français en 1987 et 1988; la participation au capital d'Aérospatiale par le Crédit Lyonnais appartenant à l'État français, en 1992; la participation au capital d'Aérospatiale par le gouvernement français en 1994; et le don 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.

f) L'octroi par les CE et les États membres de contributions financières pour des activités de recherche, de développement et de démonstration ("R&D") liées à l'aéronautique, menées par Airbus, soit isolément, soit avec d'autres, ou de toute autre manière à l'avantage d'Airbus, y compris:

   i) 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 Communautés européennes auxquels Airbus a participé.

   ii) Le financement par le gouvernement fédéral allemand et des entités infrafédérales allemandes de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé, y compris:

      - 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, y compris le financement au titre des programmes fédéraux de recherche aéronautique Luftfahrtforschungsprogramm 1 (1995-1998), Luftfahrtforschungs-programm 2 (1998-2002) et Luftfahrtforschungsprogramm 3 (2003-2007);

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

- les projets régionaux du Centre Brême de technologie des matériaux et des systèmes Airbus (AMST) (2000-2002) et du Centre Brême II de technologie des matériaux et des systèmes Airbus (AMST) (2002-2006);

- le programme régional de Bavière "Hightechoffensive Bayern" (1999-2003); et

- le programme régional de Hambourg Luftfahrtforschungsprogramm (2001-2005).

iii) Le financement par le gouvernement du Royaume-Uni depuis 1992 de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé, y compris un financement au titre du Civil Aircraft Research and Development Program (CARAD) et du Technology & Strategy Program.

iv) 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 Airbus a participé, y compris des prêts et autres aides financières accordés au titre du Plan Tecnológico Aeronáutico I et du Plan Tecnológico Aeronáutico II.

v) Le financement par le gouvernement français, y compris les autorités régionales et locales, depuis 1986, de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé.

vi) L'octroi par des établissements de recherche contrôlés et financés par l'État de biens ou services liés à la R&D dans le secteur de l'aéronautique civile à Airbus et/ou d'un financement pour des projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé, y compris par le Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt ("DLR") de l'Allemagne, par la UK Defence Evaluation and Research Agency ("DERA") du Royaume-Uni et son successeur, Qinetiq, et par l'Office national d'études et de recherches aérospatiales ("ONERA"), le Centre national de la recherche scientifique ("CNRS") et le Centre national de la recherche technologique ("CNRT") de la France.

g) Toutes modifications, révisions, mesures d'application ou mesures connexes se rapportant aux mesures décrites ci-dessus.

h) Toutes autres mesures qui impliquent une contribution financière des Communautés européennes ou de l'un quelconque des États membres qui confère un avantage aux sociétés Airbus.

III. CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES

A. ÉTATS-UNIS

3.1 Les États-Unis demandent que le Groupe spécial constate ce qui suit:

a) les aides au lancement accordées à Airbus pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200 sont des subventions à l'exportation incompatibles avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC;

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

b) le programme d'aide au lancement, les aides au lancement particulières accordées et les autres mesures en cause en l'espèce sont des subventions spécifiques qui causent ou menacent de causer des effets défavorables aux États-Unis et sont donc incompatibles avec les articles 5 a), 5 c), 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c) de l'Accord SMC;

c) le programme d'aide au lancement, les aides au lancement particulières accordées et les autres mesures en cause en l'espèce sont des subventions qui sont incompatibles avec l'article XVI:1 du GATT de 1994; et

d) les infractions à l'Accord SMC et au GATT de 1994 susmentionnées annulent ou compromettent des avantages revenant aux États-Unis.

3.2 Les États-Unis demandent en outre que le Groupe spécial recommande, conformément à l'article 4.7 de l'Accord SMC, que les Communautés européennes, la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni retirent leurs subventions à l'exportation sans retard. Ils ont l'honneur de demander que le Groupe spécial spécifie, conformément à l'article 4.7, que le délai pour le retrait sera de 90 jours à compter de l'adoption par l'ORD de ses recommandations et décisions dans le présent différend.

3.3 Les États-Unis demandent de plus que le Groupe spécial recommande, conformément à l'article 7.8 de l'Accord SMC, que les Communautés européennes, la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni prennent des mesures appropriées pour éliminer le préjudice grave et la menace de préjudice grave ou retirent leurs subventions.

3.4 Enfin, les États-Unis demandent au Groupe spécial de rejeter toutes les demandes de décisions préliminaires présentées par les Communautés européennes.

B. COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

3.5 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial rejette toutes les allégations présentées par les États-Unis dans le présent différend. Comme il est indiqué plus haut, elles ont présenté une demande séparée visant à ce que le Groupe spécial constate, à titre préliminaire, que certaines des mesures contestées par les États-Unis n'entrent pas dans le champ d'application temporel de la présente procédure ou ne relèvent pas de son mandat.

IV. ARGUMENTS DES PARTIES

4.1 Les arguments des parties sont exposés dans leurs communications écrites et orales au Groupe spécial, dans leurs réponses aux questions et dans les observations additionnelles présentées à la demande du Groupe spécial. Les arguments des parties, tels qu'elles les ont résumés, sont présentés dans la présente section.[13] La version intégrale non confidentielle de certaines communications des CE peut être téléchargée à partir du site Web des CE.[14] La version intégrale non confidentielle de

[13] Conformément au paragraphe 13 des procédures de travail du Groupe spécial, les parties et les tierces parties ont présenté des résumés analytiques non confidentiels de leurs communications écrites et orales. Le Groupe spécial a remis son projet de partie descriptive aux parties le 4 mars 2008, en les informant qu'il avait l'intention d'annexer à son rapport les résumés analytiques des communications des parties et tierces parties, conformément à la pratique suivie par de nombreux groupes spéciaux. Suite aux observations reçues le 11 mars 2008, le Groupe spécial a rédigé une partie descriptive révisée fondée sur ces résumés analytiques, qu'il a remise aux parties et tierces parties le 20 octobre 2008 pour qu'elles formulent des observations. Il a reçu les observations des tierces parties le 27 octobre 2008 et celles des parties le 4 novembre 2008, du fait qu'il avait accédé à la demande de prorogation du délai présentée par les CE.

[14] *Voir* http://trade.ec.europa.eu/wtodispute.

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

certaines communications des États-Unis peut être téléchargée à partir du site Web du gouvernement.[15]

A. QUESTIONS PRÉLIMINAIRES SOULEVÉES PAR LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

1. Arguments des Communautés européennes

4.2 Dans leur première communication écrite, les CE soulignent: i) l'importance dans le présent différend d'autres accords internationaux relatifs aux aéronefs, ii) le fait qu'elles sont le bon défendeur, iii) la nécessité d'identifier correctement les bénéficiaires allégués des subventions alléguées et iv) le fait que les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments *prima facie* concernant un certain nombre de questions relatives au subventionnement et aux effets défavorables. Les CE font valoir que le Groupe spécial ne devrait pas plaider la cause des États-Unis mais rejeter leurs allégations pour ces seuls motifs. Elles notent que les tierces parties qui abordent cette question sont d'accord.[16] Elles répondent également au point de vue des États-Unis sur la question relative à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord qu'elles ont soulevée dans leur demande de décisions préliminaires.[17]

a) Pertinence d'autres accords internationaux relatifs aux aéronefs

4.3 Les CE affirment que, bien qu'ils s'appuient sur des faits historiques, les États-Unis choisissent d'ignorer totalement les accords qu'ils ont conclus avec les CE au sujet des aéronefs civils gros porteurs ("LCA") pendant cette période – notamment l'*Accord de 1979 relatif au commerce des aéronefs civils* ("l'Accord de 1979") et l'*Accord de 1992 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").[18] Les CE s'efforcent de corriger les principales erreurs figurant dans la version des faits des États-Unis et expliquent en particulier l'importance des accords susmentionnés pour le présent différend. Elles contestent en particulier le fait que les États-Unis cherchent à remettre en cause des mesures qu'ils ont expressément acceptées et à appliquer rétroactivement de nouveaux accords à des faits antérieurs.[19]

4.4 Les CE font valoir que l'Accord de 1979 et l'Accord de 1992 sont pertinents pour le présent différend pour les raisons suivantes.[20] Premièrement, ces accords fournissent le contexte factuel déterminant et démontrent que la production d'aéronefs a été traitée comme un cas particulier au GATT et à l'OMC depuis que des règles détaillées sur les subventions ont été promulguées pour la première fois en 1979 pendant les négociations commerciales du Tokyo Round.[21]

4.5 Deuxièmement, selon les CE, ces accords contiennent les dispositions législatives applicables.[22] Les CE expliquent que l'Accord de 1979 a été confirmé et adopté à nouveau en tant qu'accord plurilatéral dans le cadre de l'Annexe IV de l'Accord sur l'OMC.[23] Bien qu'il ne s'agisse pas d'un accord *visé*, c'est un accord concernant spécifiquement les aéronefs et il incorpore les disciplines

---

[15] *Voir* http://www.ustr.gov/Trade_Agreements/Monitoring_Enforcement/Dispute_Settlement/WTO/Section_Index.html.

[16] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes (ci-après "CE, PCE, résumé analytique"), paragraphe 14, et résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes (ci-après "CE, DCE, résumé analytique"), paragraphe 3.

[17] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 14.

[18] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 2.

[19] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 2.

[20] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 5.

[21] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 15.

[22] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 15.

[23] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 15.

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

en matière de subventions de l'Accord de 1979 et de l'*Accord du Tokyo Round relatif aux subventions*, lesquels sont pertinents pour évaluer la licéité des mesures antérieures à 1995, contrairement à l'Accord SMC.[24] Les États-Unis comme les CE y sont parties. L'Accord de 1992 est un accord bilatéral conclu entre les CE et les États-Unis, qui mentionne expressément et met en œuvre l'Accord de 1979.[25] En outre, selon les CE, l'Accord de 1992 fait partie de la législation applicable dans le présent différend en vertu de l'article 7:2 du *Mémorandum d'accord*, car les CE ne l'invoquent pas pour justifier une contre-mesure à l'encontre des États-Unis dans le cadre d'un différend plus large, comme c'était le cas dans l'affaire *Mexique – Boissons sans alcool*.[26] Les CE soulignent que les contrats de FEM pour les programmes de l'A320 et l'A330/A340 ont été conclus à l'époque du *Code des subventions du Tokyo Round* et, s'il y avait lieu, il faudrait les juger suivant les règles fixées dans cet accord, c'est-à-dire le point de repère du "coût pour les pouvoirs publics".[27] Elles expliquent en outre que le Code des subventions du Tokyo Round représente toujours la législation applicable dont il est question dans l'Accord de 1979 qui est encore en vigueur. De plus, en droit international général, un fait juridique doit être évalué au regard du droit applicable à l'époque où il se produit. En conséquence, selon les CE, ces contrats ne peuvent être évalués qu'au regard des règles du Code des subventions du Tokyo Round et non au regard des disciplines de l'Accord SMC.[28]

4.6 Troisièmement, les CE estiment que ces accords fournissent le contexte déterminant pour l'interprétation des autres dispositions législatives applicables et, en particulier, des dispositions de l'Accord SMC invoquées par les États-Unis.[29] L'Accord de 1992 peut être un outil d'interprétation de l'Accord SMC, conformément à l'article 31.3 c) de la *Convention de Vienne* puisque, par le passé, l'Organe d'appel a également eu recours à d'autres accords non visés pour interpréter des notions contenues dans des accords visés.[30]

4.7 Enfin, les CE notent que l'Accord de 1992 non seulement a été adopté pour mettre en œuvre l'Accord de 1979 entre les États-Unis et les CE, mais constituait aussi une solution mutuellement convenue à un différend entre ces parties. Une solution mutuellement convenue doit au moins donner lieu à un estoppel empêchant une partie à un tel accord d'en renier les termes. Ayant négocié, conclu et mis en œuvre l'Accord de 1992, les États-Unis ne peuvent pas maintenant contester, en tant que subventions prohibées ou pouvant donner lieu à une action, les éléments de financement mêmes auxquels ils ont acquiescé et à l'existence desquels ils ont d'ailleurs activement contribué.[31]

b) Extinction et extraction de subventions

Pertinence de l'identité du bénéficiaire ou de la continuité de l'avantage au titre de l'Accord SMC

4.8 Les CE font valoir qu'en ne démontrant pas de quelle manière les subventions alléguées accordées à d'autres sociétés apportaient des avantages à Airbus SAS, les États-Unis n'ont pas établi *prima facie* l'existence d'une violation de l'Accord SMC.[32] Elles rappellent que l'Organe d'appel a fait observer qu'"on {pouvait} dire qu'il n'y {avait} "avantage" que si une personne, juridique ou morale,

[24] Résumé analytique de la deuxième déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes (ci-après "CE, DDONC, résumé analytique"), paragraphe 2.
[25] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 15.
[26] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 5.
[27] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 35.
[28] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 15.
[29] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 15.
[30] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 5.
[31] Résumé analytique de la première déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes (ci-après "CE, PDONC, résumé analytique"), paragraphe 2.
[32] CE, PCE, résumé analytique, paragraphes 16 et 18.

ou un groupe de personnes, {avait} en fait reçu quelque chose".[33] Pour dire les choses simplement, on ne peut pas supposer que des subventions versées à des entités qui n'existent plus, et *a fortiori* ne construisent ni ne vendent plus de LCA, apportent des avantages à Airbus SAS, qui n'a pas, pour reprendre les termes de l'Organe d'appel, "en fait reçu quelque chose". C'est aux États-Unis qu'il incombe de prouver qu'elle a "en fait reçu quelque chose".[34] Les CE expliquent que l'identité du bénéficiaire, l'extinction, l'extraction, voire la "transmission" sont toutes des façons différentes de désigner le même principe. Les États-Unis l'appelle la "continuité de l'avantage". Elles expliquent qu'en réalité il s'agit de la prescription voulant que l'agent économique qui bénéficie de la subvention soit identifié.[35] Elles ajoutent que, conformément à la jurisprudence, les États-Unis assument la charge de prouver la "continuité de l'avantage" conféré par les subventions alléguées à des entités autres qu'Airbus SAS, le constructeur actuel des LCA européens, jusqu'à Airbus SAS.[36] Elles estiment que les États-Unis – en tant que partie plaignante – assument la charge de prouver leurs allégations. Le fait que les CE ont présenté certains faits concernant certaines transactions, décrits ci-dessous, que les États-Unis auraient dû présenter ne déplace pas la charge de la preuve.[37]

4.9 Les CE font observer que le principal argument des États-Unis semble être que, "{p}our l'analyse de l'existence d'un préjudice grave, il est nécessaire d'établir que le produit en cause est subventionné, mais non que le bénéficiaire de la subvention est une entreprise plutôt qu'une autre". Selon les CE, la logique des États-Unis fait abstraction d'un certain nombre d'étapes essentielles. Elles expliquent qu'un produit peut être considéré comme étant directement subventionné lorsqu'un montant est versé pour chaque article produit ou vendu. Mais lorsqu'une subvention est versée à une personne avant la production ou la vente des produits, ou indépendamment de cette production ou de cette vente, il est nécessaire d'établir en premier lieu l'existence d'un avantage pour le producteur ou le vendeur du produit avant de pouvoir établir que les biens produits ou vendus par cette personne sont subventionnés. Comme l'Organe d'appel l'a clairement indiqué dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, "{u}n "benefit" (avantage) n'est pas une chose abstraite; il faut qu'un bénéficiaire le reçoive et en bénéficie".[38]

4.10 Eu égard à cette règle, les CE font valoir qu'il est nécessaire pour l'analyse des subventions alléguées en l'espèce d'identifier les bénéficiaires précis.[39] Or, selon elles, les États-Unis ne traitent pas du tout cette question dans leur première communication écrite et tentent de l'occulter en utilisant parfois le terme "Airbus" pour désigner de nombreuses entités différentes.[40]

4.11 Les CE estiment que les prescriptions de l'Organe d'appel évoquées ci-dessus sont encore plus importantes en l'espèce, étant donné l'approche suivie par les États-Unis pour prouver l'existence d'effets défavorables. Les États-Unis font valoir que le tort principal causé par les mesures contestées est qu'elles fournissent un soutien de trésorerie à Airbus SAS, lui permettant aujourd'hui de baisser le prix des aéronefs. Or, dans le cadre de bon nombre des mesures contestées par les États-Unis, ce sont des entités autres qu'Airbus SAS – entités qui n'existent plus, et *a fortiori* ne fabriquent ni ne vendent plus de LCA – qui ont "en fait reçu" les liquidités. Ainsi, bien que ce soit des entités autres qu'Airbus SAS qui aient reçu les liquidités, les États-Unis décrivent le tort comme étant le soutien de trésorerie en résultant qui permet à Airbus SAS d'adopter un comportement en matière de fixation des prix

[33] CE, DDONC, paragraphe 52, *citant* le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 154.
[34] CE, DDONC, paragraphe 52.
[35] Résumé analytique de la déclaration finale des Communautés européennes à la deuxième réunion du Groupe spécial (ci-après "CE, DDFC, résumé analytique"), paragraphe 4.
[36] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 3.
[37] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 5.
[38] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 11.
[39] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 16.
[40] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 3.

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

déterminé par les subventions. Non seulement une grande partie des liquidités a été reçue par des entités autres qu'Airbus SAS, mais elle a été reçue par ces entités il y a plusieurs décennies.[41]

Pertinence des transactions effectuées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande au regard de l'Accord SMC

4.12 Les CE fournissent des éléments de preuve concernant une série de transactions intermédiaires – identifiées au paragraphe 311 de leur réponse à la question n° 111 – dont elles font valoir qu'elles ont été effectuées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande. Elles font valoir que ces transactions ont interrompu l'afflux vers Airbus SAS des sommes reçues par des entités autres qu'Airbus SAS.[42] Elles ajoutent que ce point de vue, auquel le Japon adhère dans sa communication en tant que tierce partie, est compatible avec la jurisprudence des groupes spéciaux et de l'Organe d'appel, qui établit qu'il convient de déterminer l'existence d'une subvention en évaluant l'avantage qu'elle confère au bénéficiaire pertinent et qu'on ne peut pas supposer qu'une subvention octroyée à un précédent propriétaire des actifs confère un avantage à un propriétaire ultérieur.[43] Eu égard aux transactions qu'elles ont identifiées, les CE soutiennent que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence d'un lien entre les liquidités "en fait reçues" il y a des décennies par des entités autres qu'Airbus SAS et le comportement actuel d'Airbus SAS en matière de fixation des prix.[44]

4.13 Les CE font valoir que le fait que les États-Unis n'ont pas fait cette démonstration a des conséquences pour leurs allégations d'effets défavorables: ils considèrent que le Groupe spécial peut simplement présumer que les liquidités fournies il y a des décennies à des entités autres qu'Airbus SAS se traduisent automatiquement par un soutien de trésorerie pour Airbus SAS aujourd'hui. Cette présomption n'est pas permise par l'Accord SMC. Une série de transactions intermédiaires effectuées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande ont interrompu l'afflux vers Airbus SAS des sommes reçues il y a des décennies par des entités autres qu'Airbus SAS.[45]

4.14 Les CE considèrent que les États-Unis font erreur lorsqu'ils laissent entendre que la jurisprudence antérieure n'est pertinente que pour les affaires concernant des droits compensateurs. Elles expliquent que la raison d'être de ces affaires réside dans la définition de ce qui constitue une subvention et que la définition d'une subvention énoncée dans l'Accord SMC est la même pour l'ensemble de cet accord. Les principes reconnus dans cette jurisprudence revêtent autant de pertinence pour les affaires concernant des effets défavorables que pour les affaires concernant des droits compensateurs.[46]

4.15 S'agissant de l'argument des États-Unis selon lequel les diverses transactions qui ont eu lieu dans la branche de production européenne des LCA au cours de la décennie écoulée ne peuvent pas être considérées comme des "privatisations complètes" ni comme des "transferts de propriété" suffisants, et de leur autre affirmation selon laquelle il ne s'agissait en aucun cas de transactions effectuées dans des conditions de pleine concurrence ou à la juste valeur marchande[47], les CE font valoir qu'aucune disposition de l'Accord SMC ne prévoit de règles spéciales pour les privatisations et

[41] CE, DDONC, paragraphe 53.
[42] CE, DDONC, paragraphe 55.
[43] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 7.
[44] CE, PDONC, paragraphe 55.
[45] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 3.
[46] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 8.
[47] Résumé analytique de la déclaration finale des Communautés européennes à la première réunion du Groupe spécial (ci-après "CE, PDFC, résumé analytique"), paragraphe 2, citant la déclaration orale des États-Unis, paragraphes 115 à 125.

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

les transferts de contrôle.[48] Elles soulignent de plus que l'Organe d'appel a été d'avis qu'il existait une présomption *réfragable* qu'une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande empêchait la transmission de l'avantage du vendeur à l'acheteur d'une société publique. Elles notent que l'Organe d'appel a toutefois aussi fait le raisonnement selon lequel cette présomption s'avérait *irréfragable* dans les ventes entre parties privées.[49]

4.16 Les CE ajoutent que la jurisprudence de l'OMC reconnaît en outre que les avantages des subventions s'éteignent en cas de vente d'une partie d'une entreprise. Dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 a examiné l'imposition par les États-Unis de droits compensateurs à l'égard d'une société qui avait été vendue par tranches, toutes les opérations de vente sauf une ayant incontestablement été réalisées dans des conditions de pleine concurrence. Dans cette affaire, l'autorité des États-Unis chargée de l'enquête avait constaté que la vente de 5,16 pour cent des parts de la société aux employés de la société à une valeur inférieure à la juste valeur marchande "ne résorbait pas certaines subventions imputables, non récurrentes, accordées avant la privatisation" en ce qui concernait cette partie de la société. Par conséquent, l'autorité des États-Unis chargée de l'enquête avait constaté que "5,16 pour cent de l'avantage imputé avant la privatisation n'avaient pas été résorbés" alors qu'"il {avait} été constaté que les 94,84 pour cent restants de l'avantage imputé avaient été résorbés".[50] Le Groupe spécial a fait le raisonnement selon lequel une partie ou un "segment" des subventions avait effectivement été transmis aux acheteurs des 5,16 pour cent de la société. Il a également constaté, conformément à la réalité économique et au bon sens, que cette approche interdisait d'imputer à l'acheteur de ce segment le montant total de la subvention. Par conséquent, le Groupe spécial a conclu qu'il était injustifiable de ne pas prendre en considération la nature partielle d'une privatisation, car l'"avantage" serait nécessairement limité à cette partie de la subvention initiale que la vente n'avait pas éteinte. Les CE font valoir qu'il n'y a pas de base textuelle ou économique permettant de limiter cette approche "segmentée" aux cas de privatisation partielle au lieu de l'étendre aux ventes entre parties privées. Qu'il s'agisse d'une vente entre parties privées ou entre une partie publique et une partie privée, la vente dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande d'une partie d'une société empêche la transmission du vendeur à l'acheteur d'une partie correspondante de tout avantage dont le vendeur pourrait avoir bénéficié.[51] (Les CE notent toutefois que, bien que l'Organe d'appel ait été d'avis qu'il existait une présomption *réfragable* qu'une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande empêchait la transmission de l'avantage du vendeur à l'acheteur d'une société publique, la présomption s'avérait *irréfragable* dans les ventes entre parties privées.[52])

4.17 Les CE font valoir que les séries de transactions qu'elles ont identifiées entraînent l'extinction ou l'extraction de tous avantages dont il pourrait être dit qu'ils sont revenus à Airbus SAS. Les normes comptables des États-Unis et internationales exigent de l'acheteur d'une société qu'il ajuste le solde de tout prêt assorti d'un taux inférieur à celui du marché pour refléter le taux d'intérêt du marché, reconnaissant ainsi que le vendeur a extrait la valeur du prêt à un taux inférieur à celui du marché du prix de la société. En d'autres termes, les normes comptables des États-Unis et internationales reconnaissent que l'avantage d'un prêt à un taux inférieur à celui du marché revient au **vendeur** et n'est pas transmis à l'**acheteur**.[53]

[48] CE, PDFC, résumé analytique, paragraphe 2.
[49] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 19.
[50] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 20.
[51] CE, PCE, paragraphes 217 à 219.
[52] CE, PCE, paragraphes 213 à 215.
[53] CE, DDONC, paragraphe 56.

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

4.18 Les CE indiquent que le résultat des transactions identifiées au paragraphe 311 de leur réponse à la question n° 111 est que toutes subventions antérieures ont déjà été "retirées", au sens des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC.[54] Selon elles, même si les États-Unis étaient en mesure d'établir l'existence de violations des Parties II ou III de l'Accord SMC en ce qui concerne les subventions alléguées, les CE auraient déjà, au moyen de ces transactions, assuré le "retrait" de ces subventions et donc pris toute mesure corrective à laquelle les États-Unis auraient droit au titre des articles 4.7 et 7.8.[55]

Détails des transactions identifiées par les CE

4.19 Les CE concentrent leur attention sur plusieurs transactions importantes, énumérées au paragraphe 311 de leur réponse à la question n° 111. Elles font valoir qu'à la suite de ces transactions, au cours des huit dernières années, la branche de production communautaire des LCA a été consolidée au moyen d'une série de privatisations, de ventes privées, d'émissions publiques d'actions et d'extractions de liquidités. Aujourd'hui, 79,26 pour cent de EADS, et donc d'Airbus SAS, sont dans les mains du secteur privé. La consolidation de la production communautaire de LCA s'est faite par le biais d'une série de transactions réalisées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande qui ont garanti qu'aucun avantage n'avait pu être transmis des vendeurs aux nouveaux propriétaires.[56]

4.20 Les CE expliquent que la création d'EADS a nécessairement eu pour effet d'éteindre, d'extraire ou de rembourser tous "avantages" détenus par ASM, CASA et DASA suite aux subventions alléguées contestées par les États-Unis dans le présent différend. En France, 50 pour cent des subventions ayant existé au sein d'Aérospatiale se sont éteintes avec la création en 1999 d'ASM et la vente concomitante d'actifs à Lagardère et au grand public. En Espagne, CASA a remboursé aux pouvoirs publics 342,4 millions d'euros de liquidités, réduisant la valeur de la société de 26 pour cent. En Allemagne, à l'époque où elle a cédé les activités concernant Airbus, DaimlerChrysler a extrait 3 133 millions d'euros de liquidités de DASA en 2000 pour les affecter à des activités ne se rapportant pas aux LCA, montant qui représentait 34,5 pour cent de la valeur de la société. Les États-Unis n'ont pas spécifiquement formulé, et ne pourraient pas étayer, une allégation selon laquelle la valeur actuelle nette de l'avantage conféré par les subventions reçues par CASA ou DASA avant 2000 aurait dépassé ces montants. Ainsi, la limite supérieure des subventions dont aurait bénéficié EADS au moment de sa création aurait représenté 50 pour cent des avantages conférés par les subventions accordées à ASM en 2000.[57]

4.21 Les CE ajoutent que depuis lors, d'autres avantages allégués conférés par les subventions ont été extraits par le biais de la vente de parts d'EADS à l'occasion de i) la première émission publique d'actions de juillet 2000 (6,47 pour cent plus 9,95 pour cent); ii) la vente, en janvier 2001, de parts supplémentaires par l'État français (0,93 pour cent) et Lagardère (2,07 pour cent); et iii) la vente, en juillet 2004, de 2,75 pour cent par DaimlerChrysler. Comme Airbus SAS n'a été créée qu'en juillet 2001, et qu'EADS détenait 80 pour cent d'Airbus SAS au moment de la vente de juillet 2004, cela équivaut à l'extraction de 21,62 pour cent supplémentaires des avantages allégués encore conférés par les subventions à Airbus SAS en juin 2004.[58]

4.22 En 2006, les actionnaires fondateurs Lagardère et DaimlerChrysler ont chacun vendu 7,5 pour cent d'EADS, et BAe Systems a vendu sa participation de 20 pour cent dans Airbus SAS. Comme

[54] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 3.
[55] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 26.
[56] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 22.
[57] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 23.
[58] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 24.

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

EADS détenait 80 pour cent d'Airbus SAS au moment des ventes effectuées par Lagardère et DaimlerChrysler, leurs transactions ont eu pour effet d'éteindre 12 pour cent des avantages allégués conférés par les subventions à Airbus SAS. Considérées conjointement, ces trois ventes ont eu pour effet d'extraire 32 pour cent supplémentaires des avantages allégués encore conférés par les subventions à Airbus SAS en 2006.[59]

4.23 S'agissant des transactions qu'elles ont identifiées, les CE considèrent que les États-Unis font erreur en disant qu'elles font valoir que "les transactions liées à la création d'Airbus SAS" entraînent l'extinction ou l'extraction de toutes subventions antérieures. Elles expliquent que la création d'Airbus SAS constitue un élément d'appréciation important mais ne fait pas partie des transactions, identifiées au paragraphe 311 de leur réponse à la question n° 111, qui ont entraîné l'extinction des subventions alléguées.[60]

4.24 Les CE considèrent également que les États-Unis affirment à tort que deux des transactions analysées par les CE n'ont pas eu lieu dans des conditions de pleine concurrence et/ou à la juste valeur marchande.[61] Premièrement, s'agissant de l'exercice par BAe Systems d'une option de vente, les États-Unis font valoir qu'il "représentait exactement l'inverse d'une privatisation effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande". Les CE présentent des éléments de preuve relatifs à la transaction qui, selon elles, démontrent que l'exercice par BAe Systems de son option de vente, comme la négociation du prix auquel l'option a été exercée, a à tous égards eu lieu dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande.[62] Deuxièmement, les États-Unis font valoir que la privatisation d'Aérospatiale n'a pas été effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, en se fondant sur un article paru dans la presse sept ans après la conclusion de la transaction et sur des observations de deux législateurs français dont les CE font valoir qu'elles sont sorties de leur contexte. Les CE estiment que les États-Unis ont fait abstraction des évaluations de la valeur d'Aérospatiale effectuées à l'époque par diverses banques d'investissement, ainsi que du fait que la transaction a impliqué une émission publique d'actions d'Aérospatiale (ou plutôt d'ASM) à la Bourse de Paris sous la surveillance attentive des conseillers financiers et comptables les plus respectés du monde.[63]

4.25 Les CE réagissent également à l'affirmation des États-Unis selon laquelle plusieurs des transactions énumérées au paragraphe 311 de la réponse des CE à la question n° 111 ne sont pas des "ventes effectives de parts". Les arguments des États-Unis se rapportent à la vente en juillet 2004 par DaimlerChrysler d'une part de 2,75 pour cent d'EADS, ainsi qu'à la vente en avril 2006 par DaimlerChrysler et Lagardère de 7,5 pour cent chacun de leur participation dans EADS. S'agissant de la transaction de Lagardère, les CE font observer que Lagardère a conclu en avril 2006 un accord contraignant de vente de ses parts.[64] S'agissant des transactions de Daimler, elles font observer que les pièces déposées auprès de la Commission des opérations de bourse des États-Unis les décrit comme réduisant la "part légale" détenue par la société dans EADS.[65]

4.26 Par ailleurs, les CE rejettent l'argument des États-Unis selon lequel, parce que certaines des transactions énumérées au paragraphe 311 de la réponse des CE à la question n° 111 ont eu lieu après l'établissement du Groupe spécial, elles ne doivent pas être prises en compte. Les CE notent que, dans

[59] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 25.
[60] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 9.
[61] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 10.
[62] Deuxième communication écrite des Communautés européennes (ci-après "CE, DCE"), paragraphe 98. *Voir aussi* CE, réponse à la question n° 113 du Groupe spécial, paragraphes 321 à 324.
[63] CE, DCE, paragraphes 99 et 559 à 563. *Voir aussi* CE, DDONC, paragraphes 65 à 75.
[64] CE, réponse à la question n° 197 du Groupe spécial, paragraphe 231.
[65] CE, réponse à la question n° 197 du Groupe spécial, paragraphe 232.

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

l'affaire *CE – Certaines questions douanières*, l'Organe d'appel a rejeté un argument analogue des États-Unis, en expliquant que "{l}es éléments de preuve qui {venaient} étayer une allégation contestant des mesures qui rel{evaient} du mandat d'un groupe spécial {pouvaient} être antérieurs ou postérieurs à l'établissement du Groupe spécial". Les CE estiment que le fait de ne pas prendre en considération l'incidence de faits postérieurs à l'établissement qui concernent les transactions qu'elles ont mises en avant serait incompatible avec la prescription imposant de procéder à une évaluation objective des faits visée à l'article 11 du Mémorandum d'accord.[66]

4.27 S'agissant de l'argument des États-Unis selon lequel, suivant l'approche des CE, les subventions accordées à des sociétés cotées en bourse "seraient constamment en voie d'extinction" du fait des activités boursières quotidiennes, les CE soulignent qu'elles n'ont pas soutenu au cours de la présente procédure que les activités boursières quotidiennes concernant les parts d'EADS entraînaient l'extinction des subventions antérieures. Elles expliquent qu'elles ont en revanche reproché aux États-Unis de ne pas avoir examiné ce que signifiait la cession par de grands actionnaires institutionnels des participations spécifiques mentionnées au paragraphe 311 de leur réponse. Selon elles, ces transactions démontrent que des sociétés autres qu'Airbus SAS jouissent des avantages conférés par les subventions et, dans certains cas, que le montant de la subvention a été remboursé aux pouvoirs publics.[67]

4.28 Deux des transactions énumérées au paragraphe 311 de la réponse des CE à la question n° 111 sont des extractions de liquidités effectuées par l'État espagnol et Daimler avant le transfert à EADS des actifs relatifs aux LCA de CASA et DASA, respectivement. Les CE font valoir que le traitement, à l'OMC, du transfert de propriété repose sur le bon sens économique – la valeur d'une société reflète la valeur résiduelle de toutes subventions qu'elle a pu recevoir. Lorsque la valeur résiduelle d'une subvention est supprimée d'une société, la valeur de cette société est réduite en proportion. Les CE affirment que, par conséquent, les extractions de liquidités effectuées par l'État espagnol et Daimler ont permis d'extraire la valeur résiduelle de toutes les subventions restantes, de sorte que les bilans de CASA et DASA n'étaient plus renforcés par le subventionnement allégué.[68]

4.29 Les CE notent que les États-Unis font valoir qu'il n'y a aucune raison de penser que le montant de toutes les subventions éteintes du fait des extractions de l'État espagnol et de Daimler est égal au montant total des extractions, et que, d'après eux, cela "suppose de façon inexplicable que chaque dollar transféré des livres d'une entité subventionnée … est un dollar de subvention".[69] Selon les CE, cet argument passe à côté de l'essentiel. Par exemple, lors de la création d'EADS, Daimler a transféré des actifs d'une valeur suffisante pour acquérir une participation de 30 pour cent dans la société. Comme la valeur de DASA était de 3,1 milliards de DM plus élevée que nécessaire pour acquérir la participation convenue, Daimler a extrait 3,1 milliards de DM de liquidités de la société. Si DASA avait bénéficié de subventions antérieures, l'avantage conféré par ces subventions existerait sous la forme d'un renforcement du bilan de DASA. Du fait qu'elle a extrait des liquidités du bilan de DASA, Daimler a nécessairement extrait une part proportionnelle de la valeur qui aurait pu exister par suite de subventions antérieures. L'affirmation des États-Unis selon laquelle les CE ne peuvent pas indiquer la source de l'extraction est fallacieuse.[70]

4.30 Pour dire les choses simplement, "en l'absence de" la subvention alléguée, CASA et DASA auraient eu une valeur moindre. En l'absence des extractions, la valeur de ces subventions alléguées

[66] CE, DDONC, paragraphes 61 à 63.
[67] CE, DDFC, résumé analytique, paragraphe 5.
[68] CE, réponse à la question n° 112 du Groupe spécial, paragraphes 317 et 318.
[69] CE, PDFC, résumé analytique, paragraphe 4, citant la déclaration orale des États-Unis, paragraphe 124.
[70] CE, PDFC, résumé analytique, paragraphe 5.

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

aurait été conservée par CASA et DASA et aurait pu être utilisée et exploitée par les acheteurs pour renforcer les effets défavorables allégués par les États-Unis. Lorsque des liquidités ont été retirées de ces entités par leurs vendeurs avant la vente, ces versements ont forcément eu pour effet d'extraire de la société toute valeur dont elle aurait sinon pu bénéficier, de telle sorte que toute contribution financière en cause ne conférait incontestablement plus d'avantage au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC, et/ou que toute subvention à hauteur du montant de ces versements ne pouvait plus être utilisée pour produire les effets défavorables allégués par les États-Unis.[71]

4.31 Les CE font valoir qu'elles ne sont pas tenues de prouver l'existence d'un lien entre, par exemple, chaque euro de l'extraction de liquidités effectuée par l'État espagnol et chaque euro de la valeur conférée à CASA par des subventions antérieures alléguées, mais que si elles sont tenues de le faire, cette obligation doit aussi se répercuter sur la charge imposée aux États-Unis. Dans ce cas, les États-Unis doivent eux aussi être tenus de prouver (au lieu de simplement supposer) que chaque euro de la subvention alléguée, peu importe à qui et dans quel but elle a été accordée, ou depuis combien de temps elle a été reçue, permet actuellement à Airbus SAS de baisser le prix de chacun des aéronefs qu'elle offre à la vente. Dans ce cas, les États-Unis auraient en effet l'obligation de prouver la "continuité de l'avantage" conféré par les subventions alléguées accordées il y a plusieurs décennies à des entités autres qu'Airbus SAS, le constructeur actuel des LCA européens, jusqu'à Airbus SAS, ainsi que de prouver la continuité de ces avantages jusqu'au comportement actuel d'Airbus SAS en matière de fixation des prix.[72]

4.32 Les CE font également valoir qu'il n'est pas nécessaire de qualifier les extractions de liquidités de remboursements de subventions pour qu'elles entraînent l'extinction de toutes subventions antérieures. Si le remboursement d'une subvention aux pouvoirs publics qui l'ont octroyée est un moyen de retirer la subvention, ce n'est pas le seul. L'Organe d'appel a interprété le terme "retirer", au sens des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC, comme signifiant "supprimer" ou "reprendre". Retrancher de CASA et de DASA la valeur des subventions revient à "supprimer" ou "reprendre" la contribution supplémentaire à la valeur de la société que représentent les subventions antérieures alléguées.[73]

c) Champ d'application temporel de l'Accord SMC

4.33 Les CE font valoir que les prêts FEM accordés pour soutenir l'A300, l'A310 et l'A320, ainsi que la plupart des prêts FEM pour le programme de l'A330/A340, n'entrent pas dans le champ d'application temporel de l'Accord SMC.[74] Elles considèrent qu'en tout état de cause, ces contrats ne causent aucun effet défavorable actuel.[75]

4.34 Enfin, les CE font observer que les États-Unis omettent par ailleurs de signaler que l'Accord SMC n'est entré en vigueur que le 1er janvier 1995 et qu'ils n'expliquent pas comment les pouvoirs publics des États membres des CE étaient censés anticiper l'existence de ses dispositions lorsqu'ils ont accordé un financement durant les années 1980.[76]

4.35 Selon les CE, les mesures antérieures à 1995 n'entrent pas dans le champ d'application temporel de l'Accord SMC en raison de l'interdiction de l'application rétroactive énoncée à l'article 28

[71] CE, réponse à la question n° 112 du Groupe spécial, paragraphe 315.
[72] CE, réponse à la question n° 201 du Groupe spécial, paragraphe 254.
[73] CE, réponses aux questions n° 198, 200 et 201 du Groupe spécial, paragraphes 235, 245 à 248 et 251.
[74] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 34.
[75] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 14.
[76] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 2.

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

de la *Convention de Vienne*. Elles ajoutent que les tierces parties ont confirmé qu'aucune intention différente ne ressortait de l'Accord SMC pour des subventions particulières. De plus, les mesures contestées par les États-Unis sont des actes accomplis. Même si ce n'était pas le cas, les États-Unis n'ont pas démontré l'existence d'avantages postérieurs à 1994 apportés par des mesures antérieures à 1995.[77]

2. Arguments des États-Unis

a) Pertinence d'autres accords internationaux relatifs aux aéronefs

4.36 Les États-Unis font valoir que les CE cherchent à tort à amener le Groupe spécial à analyser les allégations des États-Unis concernant l'aide au lancement suivant des règles qui sont énoncées dans des accords non visés.[78] Ils notent que les CE font référence à l'Accord SMC presque incidemment et demandent plutôt au Groupe spécial de concentrer son attention sur des accords, tels que le Code des subventions du Tokyo Round et l'Accord de 1992, qui ne sont pas des accords visés et ne relèvent pas de son mandat.[79] Les États-Unis disent que la théorie des CE selon laquelle le Groupe spécial devrait examiner l'aide au lancement pour l'A320, l'A330 et l'A340 au regard du Code des subventions du Tokyo Round est dénuée de fondement parce que le Code n'est pas un accord visé. Les CE reconnaissent que les pouvoirs publics liés à Airbus n'ont pas cherché à assurer la rentabilité commerciale de l'aide au lancement pour ces aéronefs, critère pertinent au regard de l'Accord SMC du Cycle d'Uruguay.[80]

4.37 Les États-Unis soulignent en outre qu'en faisant valoir que le Groupe spécial devrait examiner l'aide au lancement pour l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380 au regard de l'Accord de 1992, les CE cherchent à obtenir l'interprétation et la mise en application de l'Accord de 1992 alors même que l'Organe d'appel a clairement dit dans l'affaire *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool* que les groupes spéciaux ne pouvaient pas se prononcer sur des différends extérieurs à l'OMC.[81] Selon les États-Unis, les CE ne tiennent pas compte du fait que les accords visés énumérés à l'Appendice 1 du Mémorandum d'accord constituent non seulement le fondement permettant d'engager une procédure de règlement des différends, mais aussi le fondement permettant de régler les différends dans le cadre de cette procédure.[82]

4.38 Quant à l'argument des CE selon lequel l'Accord de 1992 fait partie de la législation applicable dans le présent différend en vertu de l'article 7:2 du Mémorandum d'accord, les États-Unis soulignent que ledit article n'offre aucun fondement pour une telle approche. Ils expliquent que l'article 7:2 prescrit uniquement qu'un groupe spécial examine les accords visés.[83] Les États-Unis ont

[77] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 4.
[78] Résumé analytique de la deuxième déclaration orale non confidentielle des États-Unis (ci-après États-Unis, DDONC, résumé analytique), paragraphe 7.
[79] Résumé analytique de la déclaration finale des États-Unis à la première réunion du Groupe spécial (ci-après États-Unis, PDFC, résumé analytique), paragraphe 2.
[80] Résumé analytique de la première déclaration orale non confidentielle des États-Unis (ci-après États-Unis, PDONC, résumé analytique), paragraphe 3.
[81] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 4.
[82] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis (ci-après États-Unis, DCE, résumé analytique), paragraphe 4.
[83] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 7.

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

également renvoyé aux arguments concernant ces questions qu'ils avaient présentés dans le contexte de la demande de décisions préliminaires des CE.[84]

4.39 En ce qui concerne l'argument des CE sur l'estoppel, les États-Unis font valoir que les Membres de l'OMC n'ont pas consenti à prévoir la possibilité d'appliquer ce que les CE dénomment l'"estoppel" dans le cadre du système de règlement des différends de l'OMC. Les rapports des groupes spéciaux et de l'Organe d'appel sur lesquels se fondent les CE non seulement n'étayent pas leur position, mais en fait la mettent en cause dans la mesure où ils s'abstiennent de reconnaître que l'"estoppel" est applicable au système de règlement des différends de l'OMC. Et, même d'après ses propres termes, l'argument des CE relatif à l'"estoppel", en ce qui concerne l'Accord de 1992, doit être jugé sans fondement. Parmi les autres données de fait démontrant l'absence de tout fondement qui permettrait de faire valoir le principe de l'"estoppel", il y a le cinquième considérant du préambule de l'Accord de 1992, qui exprime l'"intention" des parties "d'agir sans préjudice des droits et obligations qui leur incombent dans le cadre du GATT et d'autres accords multilatéraux négociés sous les auspices du GATT".[85]

4.40 Les États-Unis expliquent qu'ils n'ont pas répondu à l'argument des CE concernant le fond de l'Accord de 1992 parce que cet accord n'est pas pertinent pour le présent différend.[86]

b) Extinction et extraction des subventions

4.41 Les États-Unis notent que, comme moyen de défense, les CE font valoir que certaines transactions ont entraîné l'extinction des subventions accordées à Airbus.[87] Ils font observer que les CE ont appelé l'attention sur plusieurs transactions qui, selon elles, avaient pour effet d'éliminer les subventions accordées à Airbus. Or, d'après les États-Unis, aucune de ces transactions ne comportait de transfert de "la totalité ou l'essentiel" de l'entité subventionnée à des intérêts privés, et qu'aucune d'entre elles n'entraînait la renonciation à une "participation majoritaire dans le producteur privatisé". Par conséquent, le Groupe spécial n'a pas besoin de se pencher et ne devrait pas se pencher sur la question de savoir si la privatisation aurait pu éteindre les subventions en cause en l'espèce. Les États-Unis estiment que les arguments des CE concernant l'"extinction" et l'"extraction" sont dénués de fondement.[88]

4.42 En ce qui concerne l'extinction, les États-Unis font observer que les CE ont cherché à s'appuyer sur les rapports établis par des groupes spéciaux et l'Organe d'appel sur des différends qui, dans le contexte des droits compensateurs, concernaient les effets d'une privatisation complète sur les subventions accordées avant la privatisation. Ces rapports défendent l'idée que, dans le contexte des droits compensateurs, une privatisation complète peut entraîner l'extinction des subventions antérieures à la privatisation lorsque celle-ci comporte la vente de la totalité ou de l'essentiel de l'entité subventionnée, dans des conditions de pleine concurrence et à sa juste valeur marchande, et lorsque le vendeur renonce au contrôle de l'entité. Comme les transactions mentionnées par les CE ne répondent pas à ces critères, les rapports n'étayent pas leur argument.[89]

---

[84] États-Unis, DCE, paragraphe 25 et note 31 (faisant référence à la réponse des États-Unis à la demande actualisée de décisions préliminaires des Communautés européennes (29 novembre 2006), paragraphes 29 à 51).

[85] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 5.

[86] Résumé analytique des observations des États-Unis sur la deuxième déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes (ci-après États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique), paragraphe 1.

[87] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 15.

[88] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 17.

[89] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 73.

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

4.43 Les États-Unis ont souligné que "s'il pouvait être nécessaire de procéder à une analyse de la "transmission" dans d'autres contextes – comme celui des droits compensateurs (où il était nécessaire de quantifier la subvention imputable à des importations données d'une marchandise en provenance d'un producteur donné), ou celui d'une allégation concernant une subvention accordée directement à une société ne produisant pas le produit considéré et n'étant pas liée à un producteur de ce produit (où il était nécessaire d'établir que c'étaient les subventions apportant des avantages à la marchandise considérée qui causaient des effets défavorables) – cela n'était pas nécessaire lorsqu'il s'agissait de déterminer si les subventions accordées directement aux producteurs de la marchandise considérée causaient des effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres".[90]

4.44 En outre, selon les États-Unis, les CE ne tiennent pas compte du fait que lorsqu'il a été constaté dans des différends antérieurs que des transactions entraînaient l'extinction de subventions, ces transactions non seulement étaient effectuées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, mais elles comportaient également le transfert de la totalité ou de l'essentiel des actifs de l'entité subventionnée et la renonciation du vendeur au contrôle de l'entité. Dans le même ordre d'idées, les CE n'examinent pas les conséquences logiques de leur argument concernant les subventions accordées à des sociétés cotées en bourse. Dans leur deuxième communication, elles n'étayent pas leur moyen de défense reposant sur l'"extraction".[91]

4.45 Les États-Unis estiment que l'argument relatif à l'"extraction" est une invention des CE. Ils soulignent que les CE n'ont pas prouvé la validité de leurs concepts de l'extinction ou de la soi-disant extraction de subventions, ni n'ont démontré l'existence de faits susceptibles d'étayer leurs théories.[92]

4.46 Premièrement, les États-Unis font observer que si les CE font vaguement référence au "{t}raitement, à l'OMC, du transfert de propriété", au "critère de l'extraction de liquidités" et aux "règles de l'OMC établies", elles n'indiquent jamais où, dans l'Accord SMC, on peut trouver ce "traitement", ce "critère" ou ces "règles". Selon eux, elles ne le font pas car elles ne le peuvent pas. Deuxièmement, les États-Unis font observer que les CE affirment que "le critère de l'extraction de liquidités est un critère "en l'absence de"", alors même que l'Accord SMC ne contient aucun critère de ce type et qu'en d'autres occasions, les CE ont insisté pour interpréter et appliquer les termes effectivement utilisés dans l'Accord SMC. Troisièmement, les États-Unis soulignent que, comme il n'existe aucune disposition conventionnelle pour étayer leur argument, les CE mentionnent à la place ce qu'elles appellent "le bon sens économique", mais ne font aucunement référence à un manuel ou à un quelconque autre élément étayant ce "bon sens économique". Ils expliquent qu'en fait, les CE inventent une règle comptable spéciale selon laquelle, lorsqu'une entité subventionnée transfère des liquidités sur le compte de son propriétaire, les fonds transférés sont tout d'abord imputés aux subventions accordées à l'entité et ne sont imputés aux investissements non subventionnés qu'une fois que le montant transféré égale le montant des subventions antérieures au transfert.[93]

4.47 Les États-Unis font valoir qu'avant tout, la théorie des CE concernant l'"extraction" repose sur une séparation supposée entre une société et ses actionnaires – la séparation même à laquelle elles se sont opposées avec succès dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*. S'il est exact que des fonds provenant de la poche d'un propriétaire peuvent être assimilés à des fonds provenant de la société – les subventions dont bénéficie la société se trouvant ainsi potentiellement éliminées –, l'inverse doit aussi être vrai: lorsque des fonds sont simplement déplacés de la société à la poche du propriétaire, ils ne quittent pas vraiment l'entité société-actionnaires. De fait, si l'on suit la logique des CE, on pourrait croire qu'une société "extrait"

[90] États-Unis, réponse à la question n° 122 du Groupe spécial, paragraphe 384.
[91] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 15.
[92] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 18.
[93] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 76.

des subventions chaque fois qu'elle rachète des actions ou verse des dividendes à ses actionnaires – deux types de transactions qui supposent un transfert de liquidités de la société à ses propriétaires. Néanmoins, s'il en était ainsi, les occasions de contourner les dispositions de l'Accord SMC seraient alors très nombreuses.[94]

4.48 S'agissant de l'argument des CE concernant l'"extinction", les États-Unis notent qu'il repose sur quatre séries de transactions: i) le rapprochement d'Aérospatiale et de Matra Hautes Technologies ("Matra") en 1999; ii) la création d'EADS en 2000; iii) l'exercice par BAe de son option de vente en 2006; et iv) les émissions d'un petit nombre d'actions d'EADS entre 2000 et 2007. Comme la Commission des CE le reconnaît elle-même, les transactions ayant abouti à la création d'EADS et d'Airbus SAS n'ont pas eu d'"incidence sur la qualité ou la nature du contrôle d'Airbus". Elles ne représentaient rien d'autre qu'"une restructuration et une rationalisation du partenariat juridique existant entre les parties {qui avaient précédemment coordonné leurs activités touchant à Airbus dans le cadre d'Airbus GIE}". De plus, il est révélateur de constater que, lorsque l'on a demandé aux CE ce qu'elles répondaient à la déclaration des États-Unis selon laquelle "{a}ucune {des ...} opérations {pertinentes} ne comportait le transfert de la "totalité ou l'essentiel" de l'entité subventionnée à des intérêts privés", elles n'ont tout simplement pas tenu compte de l'expression "la totalité ou l'essentiel".[95]

4.49 Les États-Unis affirment qu'outre les erreurs conceptuelles que présente l'argument des CE, certaines des transactions dont il est allégué qu'elles ont entraîné l'extinction des subventions ont eu lieu <u>après</u> l'établissement du Groupe spécial[96] et n'ont donc aucune incidence sur le règlement du présent différend.[97] Ils soulignent que le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *CE – Certaines questions douanières* n'étaye pas l'invocation par les CE de ces transactions. Dans cette affaire, l'Organe d'appel a dit qu'il était admissible de faire référence à des faits postérieurs à l'établissement du groupe spécial en tant qu'éléments de preuve confirmant l'existence des faits dont il était allégué qu'ils existaient au moment de l'établissement du groupe spécial. En l'espèce, les CE citent les transactions en cause non pour leur valeur probante mais pour affirmer erronément qu'elles ont entraîné l'extinction de subventions préexistantes.[98]

4.50 En outre, plusieurs des transactions ne constituent même pas des ventes effectives de parts. Les États-Unis soulignent également que la totalité des transactions postérieures à l'établissement du Groupe spécial et la totalité des autres transactions, sauf une, dont les CE font valoir qu'elles ont "éteint" une partie des subventions accordées à Airbus concernaient entre 1 et 9,95 pour cent au plus des parts des entités considérées. Autrement dit, elles visaient beaucoup moins que la "totalité ou l'essentiel" des parts de ces entités. De plus, les États-Unis font observer qu'aucune des transactions mentionnées par les CE n'a fait que le vendeur n'avait "plus aucune participation majoritaire" dans la société considérée. Ils estiment que les CE n'ont en aucune façon démontré que les transactions mentionnées avaient eu lieu dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande.[99]

4.51 Les États-Unis font valoir que, dans le contexte des droits compensateurs, l'Organe d'appel a reconnu que l'extinction d'une subvention était possible au moyen d'une transaction effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande et comportant un transfert de la totalité ou de l'essentiel des actifs de l'entité subventionnée et une renonciation au contrôle de l'entité.

---

[94] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 77.
[95] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 74.
[96] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 4.
[97] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 75.
[98] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 4.
[99] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 75.

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

Selon les États-Unis, les CE demandent au Groupe spécial de modifier ces principes – et non, comme elles l'affirment, d'en étendre l'application – de telle sorte que la question de savoir si la transaction en cause porte sur la totalité ou l'essentiel des actifs de l'entité subventionnée ou comporte une renonciation au contrôle de l'entité ne serait pas pertinente.[100]

4.52 Les États-Unis font aussi observer que les CE ont critiqué le rapport de Mme Lauren D. Fox concernant la transaction impliquant le rapprochement d'Aérospatiale et de Matra et l'émission ultérieure d'une minorité des parts. Ils expliquent qu'il ressort du rapport Fox que les rapports de diverses banques d'affaires ne démontrent pas que la transaction s'est effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande. Dans leurs critiques de Mme Fox, les CE (au paragraphe 71 de leur DDONC) citent son rapport de manière erronée. La citation complète est la suivante: "Dans les cas où l'on a une connaissance de première main des états financiers passés détaillés et un accès à la direction pour l'examen des tendances probables, l'indicateur le plus fiable de la valeur économique sous-jacente à long terme pour les actionnaires" est la méthode d'actualisation des flux de trésorerie. Les CE ont omis toute la première partie de la phrase. Cette omission volontaire montre qu'elles savaient que les rapports mêmes sur lesquels elles s'appuyaient ne se fondaient pas sur les "états financés passés détaillés et {l'}accès à la direction pour l'examen des tendances probables". Ainsi, comme Mme Fox l'a conclu, les rapports sur lesquels s'appuient les CE ne confirment pas que la transaction était conforme à la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés.[101]

4.53 Les États-Unis font observer que les CE les accusent à plusieurs reprises de ne pas montrer que les subventions accordées aux sociétés ayant précédé Airbus ont été transmises à Airbus SAS. Selon eux, cet argument n'est qu'une reformulation de l'argument erroné des CE concernant l'"extinction". Les CE prétendent que grâce à un changement de nom et à un groupement des entités subventionnées, l'entité qui en résulte – Airbus SAS – ne perçoit aucune subvention.[102]

4.54 Les États-Unis font valoir qu'en tout état de cause, la réponse à l'argument erroné des CE concernant la transmission a été résumée par la Commission européenne elle-même en 2000, lorsqu'elle a examiné la création d'EADS. La Commission européenne a dit ce qui suit:

> "La plupart des activités des parties dans le secteur des aéronefs commerciaux sont déjà intégrées dans le cadre d'Airbus ... Rien n'indique que l'opération affectera la qualité ou la nature du contrôle d'Airbus. ... En conséquence, rien n'indique que l'opération affectera la position concurrentielle d'Airbus."[103]

En somme, ainsi que la Commission européenne elle-même l'a admis, il n'y a pas eu de transaction importante du point de vue économique lors du groupement qui a abouti à la création d'EADS et, par voie de conséquence, d'Airbus SAS telle qu'elle existe aujourd'hui. Il s'agissait simplement de réunir quatre producteurs subventionnés sous une "direction unique homogène". Cette réunion sous une direction unique homogène n'a pas fait disparaître par magie les subventions incorporées, comme les CE voudraient le faire croire au Groupe spécial.[104]

---

[100] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 3.
[101] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 5.
[102] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 9.
[103] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 10, citant la Commission européenne, décision du 11 mai 2000, COMP/M.1745 – EADS, paragraphes 15 et 16; *voir aussi* Commission européenne, communiqué de presse, La Commission autorise la création de la Société Airbus intégrée (18 octobre 2000).
[104] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 11.

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

4.55 Par ailleurs, les États-Unis font observer que les CE semblent faire valoir que les transferts de liquidités de CASA aux pouvoirs publics espagnols et de DASA à DaimlerChrysler étaient analogues à des remboursements de subventions et constituaient de ce fait des retraits de subventions au sens des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC. Toutefois, selon eux, les CE ne tiennent pas compte de l'importante distinction qui existe entre ces transactions et de véritables remboursements de subventions. Ils expliquent que, lorsque le retrait d'une subvention se fait par un remboursement, les pouvoirs publics qui ont accordé initialement la subvention reçoivent des liquidités de l'entité subventionnée et ne renoncent à rien en échange. Ce n'est pas ce qui s'est produit pour les transactions concernant CASA et DASA. Les pouvoirs publics espagnols et DaimlerChrysler ont renoncé à quelque chose en ce sens qu'ils ont obtenu des participations au capital d'EADS moindres que celles qu'ils auraient obtenues si les transferts de liquidités n'avaient pas eu lieu.[105]

c) Champ d'application temporel de l'Accord SMC

4.56 Enfin, en réponse aux arguments des CE concernant le champ d'application temporel de l'Accord SMC, les États-Unis soulignent que, bien que les CE fassent valoir que l'aide au lancement pour l'A300, l'A310 et l'A320 n'entre pas dans le champ d'application temporel du présent différend, elles continuent de ne pas communiquer des éléments de preuve pertinents, tels que les contrats d'aide au lancement pour l'A300 et l'A310 et les renseignements concernant les versements et remboursements effectués pour ces modèles. Comme le programme de l'A300/A310 était censé prendre fin en juillet 2007, il est probable que les soldes étaient sur le point de devenir des dons, ce qui peut expliquer la stratégie des CE.[106]

4.57 Les États-Unis estiment que les CE campent sur la position totalement erronée selon laquelle une subvention qui a commencé à exister avant le 1er janvier 1995 n'est pas visée par l'Accord SMC. Selon eux, les CE font complètement abstraction du fait que la question pertinente au regard de l'Accord SMC n'est pas de savoir à quel moment une subvention a commencé à exister mais de savoir si le Membre qui l'accorde cause, en recourant à la subvention, des effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres.[107]

B. QUESTION DE SAVOIR SI L'AIDE AU LANCEMENT EST UNE SUBVENTION AU SENS DE L'ARTICLE PREMIER DE L'ACCORD SMC

1. Arguments des États-Unis

a) L'aide au lancement en tant que programme

4.58 Les États-Unis contestent non seulement chaque aide au lancement accordée prise individuellement, mais également le programme d'aide au lancement dans son ensemble. Ils font valoir que les éléments de preuve de l'existence du programme d'aide au lancement comprennent, entre autres, des accords intergouvernementaux, les contrats d'aide au lancement, les institutions intergouvernementales et les administrations spécialisées. Les engagements "juridiquement contraignants" concernant l'aide au lancement pour l'A350 XWB, ainsi que la valeur que les opérateurs du marché attachent à l'aide au lancement, en sont d'autres éléments de preuve. La façon dont les agences de notation perçoivent l'aide au lancement ne devrait laisser planer aucun doute sur le fait que l'aide au lancement est un programme. Elle "crée des attentes parmi le public et les

[105] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 78.
[106] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 2.
[107] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 2.

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

opérateurs privés", ce qui démontre qu'elle a une "valeur normative" et qu'elle devrait être considérée comme une mesure à part entière.[108]

4.59 Les États-Unis font observer que les pouvoirs publics liés à Airbus ont fourni entre 33 pour cent et 100 pour cent du financement dont Airbus a eu besoin pour développer sa famille de LCA. Chaque fois qu'Airbus demande de nouvelles aides au titre du système d'aide au lancement, les pouvoirs publics liés à Airbus les lui accordent. Comme l'ancien Premier Ministre français, M. Lionel Jospin, l'a dit dans une déclaration au Parlement français en mars 2000, leurs objectifs en accordant l'aide est de "donner{} les moyens à Airbus de gagner la bataille contre Boeing".[109]

4.60 Les États-Unis expliquent que l'origine du programme d'aide au lancement des pouvoirs publics liés à Airbus remonte à 1969, lorsque les gouvernements français et allemand ont conclu un accord pour "renforcer la coopération européenne dans le domaine de l'aéronautique". L'accord de 1969 n'a été que le premier d'une série d'accords dans lesquels les gouvernements liés à Airbus ont officialisé leur programme de soutien à Airbus au moyen de l'aide au lancement. Outre l'Accord de 1969, il y a eu au moins quatre autres accords se rapportant à l'A300, à l'A310 et à leurs dérivés, un accord se rapportant à l'A320, un accord se rapportant à l'A330/340 et une décision conjointe des gouvernements liés à Airbus en vue d'accorder une aide au lancement pour l'A380. Plus récemment, les gouvernements liés à Airbus ont pris des engagements juridiquement contraignants afin d'accorder une aide au lancement pour l'A350.[110]

4.61 Les États-Unis affirment que les gouvernements liés à Airbus ont mis en place et gèrent plusieurs institutions intergouvernementales officielles qui leur permettent de superviser Airbus et de travailler avec elle pour déterminer si et quand il y a lieu de lancer un nouvel aéronef Airbus. Ils estiment que les principales institutions intergouvernementales sont le Comité intergouvernemental Airbus, le Comité exécutif Airbus et l'Agence exécutive Airbus, que les gouvernements ont institués en 1969 et qui n'ont pas cessé leurs activités depuis. Parmi les autres institutions figurent la Conférence des Ministres Airbus et le Groupe de travail permanent sur le financement des ventes.[111]

4.62 Les États-Unis notent qu'outre les institutions intergouvernementales, les gouvernements liés à Airbus ont également au niveau national des administrations spécialisées qui sont chargées des tâches administratives relatives au maintien du système d'aide au lancement et à la coordination de la fourniture de cette aide à Airbus.[112] En France, une cellule spéciale de la *Direction des programmes aéronautiques civils* supervise Airbus et le système d'aide au lancement. La cellule dite "avions de transport de plus de 100 places" participe aux institutions intergouvernementales Airbus et administre la fourniture de l'aide au lancement à Airbus pour les nouveaux projets de la société. Le système d'aide au lancement du Royaume-Uni est administré par l'"équipe chargée de l'industrie aérospatiale" du Service de l'industrie aérospatiale et de la défense relevant du DTI, qui est "chargé des relations avec les entreprises de l'aérospatiale civile et de l'investissement de lancement". En Allemagne, l'entité chargée d'administrer le système d'aide au lancement est le bureau du Coordinateur de l'industrie aérospatiale et de la recherche aéronautique, qui relève du Ministère fédéral de l'économie et de la technologie. En Espagne, le Ministère des sciences et de la technologie est chargé d'administrer le "système d'avances remboursables". De plus, il "participe au Conseil des ministres

[108] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 1.
[109] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis (ci-après États-Unis, PCE, résumé analytique), paragraphe 7.
[110] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 8.
[111] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 9.
[112] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 10.

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

des quatre pays, au Comité exécutif {Airbus} et aux autres organes qui gèrent et coordonnent le système".[113]

4.63 Les administrations nationales chargées d'Airbus collaborent avec les institutions intergouvernementales pour "gérer et coordonner" le système d'aide au lancement. Les pouvoirs publics liés à Airbus concluent également des accords avec Airbus pour faciliter leurs activités de coordination du système. Les États-Unis examinent un accord se rapportant à l'A380 qui est très révélateur du schéma de fonctionnement.[114]

4.64 Les États-Unis soulignent que la Commission européenne et les pouvoirs publics liés à Airbus ont tous confirmé la nature intégrée du programme d'aide au lancement qu'ils appliquent pour garantir le succès de l'entreprise Airbus. Par exemple, le jour où le Président Chirac a décrit l'A380 comme le "{s}uccès … d'une ambition, celle de la politique industrielle européenne", M. Blair, Premier Ministre britannique, a décrit l'aéronef comme étant "le résultat d'une coopération sans précédent entre les quatre pays …". Et le lendemain de la cérémonie, la Commission européenne a dit que "pour l'UE, l'A380 représent{ait} le résultat de la coopération entre les États européens". De fait, l'ancien Ministre britannique du commerce et de l'industrie a dit que l'octroi de l'aide au lancement:

> "témoigne de notre approche de la politique industrielle. Nous ne restons pas sur le côté en nous en remettant au marché pour tout ...".[115]

4.65 Les États-Unis font valoir qu'il est aussi clair que les gouvernements liés à Airbus continueront de collaborer pour fournir une aide au lancement à Airbus. Par exemple, la Commission européenne a dit, en octobre 2003, dans un rapport sur l'avenir de l'industrie aérospatiale européenne, que les États membres conserveraient la "responsabilité essentielle" d'"apporter un soutien sous la forme de programmes de R&D, d'aides remboursables au démarrage, et de contributions aux programmes de l'ESA …". En mai 2005, la Commission européenne a défendu l'octroi futur d'une aide au lancement pour le nouvel Airbus A350 parce que l'aide au lancement faisait "partie de l'environnement commercial du développement des aéronefs" en Europe. Le même mois, le Ministre français des transports a dit ce qui suit: "{l'}État français ... a apporté un soutien financier au programme A380 et nous comptons bien poursuivre dans cette voie …".[116]

4.66 De même, en juin 2006, un porte-parole d'EADS a dit que "{l}'aide au lancement {était} désormais le seul système disponible". En juillet 2006, les Ministres liés à Airbus "ont 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". Enfin, le 14 novembre 2006, le Premier Ministre français, M. Dominique de Villepin, a dit que le rôle de l'État au sein d'EADS (et donc d'Airbus) était de "défendre une vision stratégique de long terme, ... garante de l'emploi et du dynamisme économique de l'entreprise. Je peux vous assurer que l'État jouera pleinement son rôle". La solvabilité de la société mère d'Airbus, EADS, sur le marché financier dépend de ces plans. Le service de notation commerciale de Moody's, par exemple, a expliqué qu'il tenait compte de la disponibilité continue de l'aide au lancement pour déterminer la notation de la dette d'EADS.[117]

4.67 Les États-Unis font valoir qu'eu égard à l'approche cohérente et systématique adoptée par les gouvernements liés à Airbus en ce qui concerne leur soutien à Airbus pendant plus de 30 ans, aux structures institutionnelles et aux administrations qu'ils ont mises en place pour gérer et accorder ce

[113] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 11.
[114] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 12.
[115] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 13.
[116] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 14.
[117] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 15.

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

soutien, et à leurs déclarations et actions se rapportant à ce soutien, la teneur spécifique de leur programme d'aide au lancement et la conduite qui en résultera à l'avenir sont claires. Selon les États-Unis, les gouvernements liés à Airbus continueront d'utiliser l'aide au lancement pour faciliter la stratégie commerciale d'Airbus, sans tenir compte de leurs obligations dans le cadre de l'OMC ou des effets des subventions sur les États-Unis.[118]

4.68 Les États-Unis affirment que l'aide au lancement est une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC parce qu'elle comporte une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC qui confère un avantage qui est spécifique à Airbus au sens de l'Accord SMC.[119]

b) L'aide au lancement constitue une contribution financière à Airbus

4.69 Les États-Unis notent que l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC dispose qu'"il y a une contribution financière" des pouvoirs publics lorsqu'"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)". Selon les États-Unis, le programme d'aide au lancement des pouvoirs publics liés à Airbus est une pratique des pouvoirs publics qui comporte le transfert direct de fonds ou le transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) – à savoir des prêts à remboursement subordonné au succès. Par conséquent, de l'avis des États-Unis, "il y a une contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[120]

c) L'aide au lancement confère un avantage à Airbus

4.70 Les États-Unis font valoir que les pouvoirs publics liés à Airbus ont conçu le système d'aide au lancement de façon qu'il apporte des avantages à Airbus en lui fournissant les fonds dont elle a besoin pour développer de nouveaux modèles de LCA, compte soigneusement tenu des coûts et risques extrêmement élevés que présente le développement des LCA, à des taux d'intérêt substantiellement inférieurs à ce que le marché exigerait pour un financement présentant des caractéristiques semblables. Les États-Unis décrivent comment les pouvoirs publics liés à Airbus ont conçu l'aide au lancement de manière à mettre Airbus à l'abri de ces risques et pour quelles raisons le financement confère un avantage au sens de l'Accord SMC.[121]

4.71 Premièrement, les États-Unis signalent que le développement de nouveaux modèles de LCA est à la fois extrêmement risqué et extraordinairement onéreux. Les programmes de développement exigent d'énormes investissements préalables pour financer les activités de développement qui doivent être menées à bien avant que les livraisons puissent commencer. Une fois que cet investissement a été fait, on ne peut pas récupérer grand-chose en cas d'échec du programme. Il existe de nombreuses incertitudes au moment où l'on s'engage à lancer un programme de développement de LCA et il est difficile de prévoir les prix que les divers clients paieront pour l'aéronef pendant toute la durée du programme. Étant donné que l'investissement de développement initial constitue une dépense essentiellement irrécupérable et qu'il est effectué bien avant que des recettes soient perçues, l'ampleur de ces dépenses non récurrentes est un élément fondamental qui influe sur le risque et la rentabilité attendue d'un programme de développement d'aéronefs. Si un programme rencontre du succès, l'investissement préalable est finalement récupéré grâce aux marges dégagées sur la livraison de

[118] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 16.
[119] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 17.
[120] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 18.
[121] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 19. *Voir aussi* États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 5.

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

chaque aéronef. Toutefois, étant donné l'importance habituelle des dépenses non récurrentes d'un programme, des centaines de ventes sont généralement nécessaires avant qu'un programme atteigne son seuil de rentabilité. Si un programme n'atteint pas un niveau de ventes assurant la rentabilité, les dépenses non récurrentes restantes doivent de fait être passées par profits et pertes.[122]

4.72 Deuxièmement, les États-Unis notent que le remboursement de l'aide au lancement est subordonné au succès. Ils expliquent que l'une des principales façons pour les pouvoirs publics liés à Airbus de prendre en charge les risques encourus par Airbus pour le développement de nouveaux modèles de LCA consiste à permettre à Airbus de rembourser l'aide au moyen de "prélèvements" sur chaque livraison du produit financé. L'aide au lancement n'est pas garantie et les pouvoirs publics n'ont aucun moyen d'obtenir le remboursement si les ventes attendues ne sont pas réalisées. Le remboursement est donc "subordonné au succès". Une entreprise qui bénéficie d'un financement sur la base de la "subordination au succès" bénéficie d'un avantage évident, à savoir l'absence de risque de sous-performance. Comme un spécialiste britannique l'a fait observer, "l'élément de partage des risques caractéristique de l'aide au lancement confère à Airbus un avantage sur un concurrent qui doit s'en tenir uniquement à l'emprunt et aux capitaux propres".[123]

4.73 Troisièmement, les États-Unis font remarquer que le remboursement de l'aide au lancement est différé. Ils expliquent qu'en outre, les pouvoirs publics liés à Airbus prennent en charge les risques d'Airbus en différant les obligations de remboursement. Premièrement, les modalités de remboursement par prélèvement font que le remboursement est nécessairement différé. Une conséquence inévitable du fait que le remboursement est lié aux livraisons est que les remboursements ne commencent que lorsque les livraisons commencent. Pour le programme de construction de LCA ordinaire, cela signifie normalement qu'il y aura un décalage d'au moins cinq ans entre le versement de l'aide à Airbus et les premiers remboursements (dans le cas de l'A380, ce laps de temps avoisinera les dix ans). Deuxièmement, les pouvoirs publics liés à Airbus diffèrent encore le calendrier des remboursements en autorisant Airbus à effectuer des prélèvements relativement faibles sur les premières livraisons et des prélèvements progressivement plus importants sur les livraisons ultérieures uniquement. Troisièmement, dans certains cas, les pouvoirs publics liés à Airbus autorisent Airbus à s'abstenir de tout prélèvement sur une première série de livraisons.[124]

4.74 Par ailleurs, les États-Unis affirment que l'aide au lancement est assortie de taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché. Ils expliquent que les pouvoirs publics liés à Airbus n'exigent pas qu'Airbus paie un taux d'intérêt commercial qui reflète les risques substantiels qu'ils prennent en charge à sa place. Dans certains cas, les pouvoirs publics liés à Airbus ont accordé à Airbus une aide au lancement sans intérêt. Les États-Unis notent en outre que même les contrats d'aide au lancement censés comprendre un élément intérêt n'exigent en fait pas qu'Airbus paie des intérêts. Étant donné que le financement est subordonné au succès, les pouvoirs publics liés à Airbus accordent en fait l'aide sans exiger le moindre rendement, même en ce qui concerne le principal. Le "rapport Ellis", présenté sous forme de pièce jointe à la communication des États-Unis, compare les "rendements potentiels" de l'aide au lancement avec les rendements effectifs que le marché exigerait pour un financement à des conditions aussi avantageuses. Il conclut que les taux de prêt dans le cadre de l'aide au lancement sont substantiellement inférieurs aux taux que les investisseurs commerciaux exigeraient pour des prêts comparables visant des projets spécifiques et dont le remboursement serait subordonné au succès.[125]

[122] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 20.
[123] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 21. *Voir aussi* États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 6.
[124] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 22.
[125] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 23.

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

4.75 Les États-Unis relèvent aussi que l'OMC a déjà constaté qu'un financement du type de l'aide au lancement conférait un avantage. Dans le différend concernant des subventions *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial a examiné un financement qui était quasiment identique à l'aide au lancement et a conclu que ce financement conférait un avantage au bénéficiaire et constituait donc une subvention au sens de l'Accord SMC. Selon les États-Unis, pour les raisons mêmes qui font que le Groupe spécial *Canada – Aéronefs* a constaté que le financement en cause conférait un avantage au bénéficiaire, l'aide au lancement que les pouvoirs publics liés à Airbus accordent à celle-ci lui confère un avantage.[126]

d) L'aide au lancement est spécifique

4.76 Enfin, les États-Unis font observer que le programme d'aide au lancement est spécifique à Airbus. Selon eux, les pouvoirs publics liés à Airbus ont conçu et gèrent leur programme d'aide au lancement à l'avantage d'Airbus spécifiquement. Ils font valoir que les pouvoirs publics ont appliqué le programme d'une manière systématique et méthodique depuis son lancement même pour fournir à Airbus les moyens de développer une famille entière de LCA dans le but de concurrencer les producteurs des États-Unis sur le marché des LCA. En conséquence, pour les États-Unis, les subventions sous forme d'aide au lancement qu'Airbus a reçues ont toujours été et demeurent spécifiques à Airbus au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.[127]

e) Autres questions

4.77 Les États-Unis notent que les CE ont affirmé dans leur communication qu'ils n'avaient pas contesté l'aide au lancement "en tant que programme de subventions" et qu'elles se sont donc totalement abstenues de répondre à cette allégation. Cependant, ils font valoir que, comme ils l'ont démontré dans leur déclaration à la première réunion du Groupe spécial et dans leurs réponses aux questions du Groupe spécial, cette affirmation est inexacte.[128]

4.78 Les États-Unis notent que les CE condamnent l'utilisation de l'expression "aide au lancement", qu'elles ont qualifiée d'"expression tendancieuse"[129], et les accusent d'utiliser des "artifices terminologiques" pour servir leur argumentation.[130] Toutefois, ils soutiennent que ce sont les CE qui utilisent des "artifices terminologiques" en inventant une nouvelle appellation – le "FEM" – pour détourner l'attention du caractère indéniablement systémique de l'aide au lancement.[131]

4.79 Les États-Unis notent aussi que pour répondre aux États-Unis qui démontrent que le programme d'aide au lancement est une mesure distincte contraire à leurs obligations au titre de l'article 5 de l'Accord SMC, les CE amalgament deux concepts distincts: le concept de "mesure" et le concept d'"allégation "en tant que tel"". Les États-Unis relèvent qu'au lieu d'examiner la question de savoir si le programme d'aide au lancement est une mesure, les CE font valoir que les États-Unis n'ont pas étayé une allégation "en tant que tel". Ils ont montré que le programme d'aide au lancement était une mesure, même suivant les facteurs qui, selon les CE, devaient être démontrés. La teneur précise du programme d'aide au lancement est la fourniture systématique d'une aide au lancement suivant les mêmes modalités essentielles depuis 1969. Les États-Unis font valoir que la tentative des CE de rejeter ce fait en se fondant sur les différents taux d'intérêt et les différents montants de remboursement prévus dans les différents contrats d'aide au lancement affecte simplement le montant

[126] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 24.
[127] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 25.
[128] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 9.
[129] Citant CE, première déclaration orale, paragraphe 40.
[130] Citant CE, première déclaration orale, paragraphe 114.
[131] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 8.

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

de l'avantage conféré. L'affirmation des CE selon laquelle les "instruments basés sur le marché" ont les mêmes caractéristiques que le programme d'aide au lancement est contredite par les distinctions fondamentales qui existent entre les exemples donnés par les CE et le programme d'aide au lancement. En outre, les États-Unis notent que les CE ne tiennent pas non plus compte de l'important appareil institutionnel qui soutient le programme d'aide au lancement, et qu'elles interprètent mal les éléments de preuve indiquant que les agences de notation connaissent l'existence du programme.[132]

4.80 Enfin, les États-Unis font valoir que les CE ne réfutent pas la démonstration qu'ils font de ce que le programme d'aide au lancement est d'application générale et prospective. Le fait qu'Airbus n'a pas cherché à obtenir ou n'a pas accepté des offres d'aide au lancement dans des cas particuliers n'affaiblit pas cette démonstration. En fait, les pouvoirs publics liés à Airbus ont confirmé la nature générale et prospective du programme d'aide au lancement lorsqu'ils ont répondu aux attentes du marché et pris des engagements "juridiquement contraignants" concernant la fourniture d'une aide au lancement pour l'A350. Les États-Unis estiment que les CE n'apportent aucun élément de preuve montrant que ces engagements ne sont pas juridiquement contraignants.[133]

4.81 En tout état de cause, "le critère permettant de déterminer si le programme d'aide au lancement est une mesure n'est pas celui avancé par les CE, mais un critère fondé sur le sens ordinaire du terme "mesure" dans son contexte et compte tenu de l'objet et du but de l'Accord sur l'OMC, critère qui doit être appliqué sur la base des faits. Selon ce critère, même si le Groupe spécial ne partageait pas l'avis des États-Unis selon lequel le programme d'aide au lancement est d'application générale et prospective, il devrait quand même constater que le programme constitue une mesure contestable sur la base de la totalité des éléments de preuve.[134]

2. Arguments des Communautés européennes

4.82 Les CE font observer que les États-Unis ont présenté au Groupe spécial une argumentation erronée et manifestement outrancière qui ignore délibérément les accords internationaux pertinents et qui est étayée par des faits limités et souvent incorrects.[135] Pour leur défense, les CE commencent par rappeler l'historique de la branche de production communautaire des LCA et différencier ses participants selon les époques.[136] Dans la dernière moitié des années 1960, il est devenu manifeste que les différents constructeurs de LCA communautaires ne pouvaient pas s'en sortir tout seuls, en grande partie à cause du succès de la politique industrielle des États-Unis visant à saper leurs offres de produits séparées. Ces sociétés avaient du mal à recouvrer les coûts de développement élevés liés à leurs programmes de construction de LCA distincts, en partie également parce que, même si elles réussissaient à construire un modèle d'aéronef, comme beaucoup le faisaient, aucune d'elles ne pouvait étendre ses activités pour construire les produits complémentaires distincts requis qui assureraient son succès dans le secteur des LCA. Ces sociétés ont reconnu qu'à moins de mettre en commun leurs ressources, elles n'avaient aucune chance de soutenir la concurrence sur le marché mondial des LCA. La création d'Airbus GIE a permis à la branche de production communautaire des LCA de s'affranchir de ces limites. Airbus GIE, établi en 1970, était un consortium de deux sociétés aéronautiques – Aérospatiale et Deutsche Airbus. Deux autres sociétés aéronautiques, CASA et BAe, ont rejoint Airbus GIE en 1971 et 1979, respectivement. Chacun de ces "constructeurs associés" détenait une participation dans Airbus GIE, qui était constitué sous la forme d'un groupement d'intérêt économique, ou "GIE", en droit français. La collaboration souple que permettait la structure du GIE présentait plusieurs avantages. Le développement et la production des aéronefs étaient répartis entre

[132] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 4.
[133] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 5.
[134] États-Unis, réponse à la question n° 136 du Groupe spécial, paragraphe 8.
[135] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 92.
[136] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 10.

les constructeurs associés, ce qui permettait à Airbus GIE d'exploiter les talents et ressources technologiques propres à chaque société. Cet arrangement est resté en vigueur depuis la création d'Airbus GIE en 1970 jusqu'en 2001. Au cours de cette période, Airbus GIE a lancé la plupart de ses familles d'aéronefs, y compris les familles de LCA A300, A310, A320, A330 et A340.[137]

4.83 Deux événements ont entraîné la création d'Airbus SAS et préfiguré un changement fondamental dans la structure d'entreprise d'Airbus GIE. *Premièrement*, l'État français a privatisé Aérospatiale en 1999. Matra Hautes Technologies ("MHT"), entreprise française du secteur de la défense, a fusionné avec Aérospatiale pour former Aérospatiale Matra ("ASM"). Une première émission publique d'actions de la société résultant de la fusion a été menée simultanément à l'opération de fusion. *Deuxièmement*, EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) a été créée peu après. Au moyen d'une série complexe d'opérations, ASM, DaimlerChrysler Aerospace AG ("DASA") et Construcciones Aeronáuticas SA ("CASA") ont fusionné pour former EADS à partir de juillet 2000, date à laquelle des parts de la société ont été vendues lors de son introduction en bourse. La fusion a donné naissance à une société ayant une large gamme d'activités aéronautiques civiles et d'activités militaires et spatiales. En plusieurs étapes menées entre 2001 et 2004, les activités relatives aux LCA de chacun des quatre partenaires ont été confiées à des filiales contrôlées par une seule société intégrée, Airbus SAS. Aux constructeurs associés existants (ASM, DASA, CASA et BAe) ont succédé des filiales à 100 pour cent d'Airbus SAS (Airbus France, Airbus Allemagne, Airbus Espagne et Airbus Royaume-Uni, qui sont parfois désignées collectivement sous le nom de "NatCos" (National Companies ou Sociétés nationales)). Au moment de sa création, 80 pour cent des parts d'Airbus SAS étaient détenues par EADS et 20 pour cent par BAe Systems.[138]

4.84 Airbus SAS est une société totalement différente du consortium Airbus GIE. En particulier, elle dispose de pouvoirs beaucoup plus étendus par rapport à son prédécesseur, le GIE, qui n'avait pas le pouvoir de contraindre ses membres et était une association souple de sociétés totalement et indépendamment centrées sur les coûts. Airbus SAS est désormais responsable de la gestion des activités relatives aux LCA d'Airbus; des ventes, de la commercialisation et de certaines fonctions de soutien à la clientèle; de l'achat des moteurs et nacelles d'aéronefs; de la coordination du transport des parties et composants des aéronefs entre ses filiales, les NatCos; de la réalisation des essais en vol; et de l'élaboration d'un plan de production pour les programmes d'Airbus. De plus, Airbus SAS prend ou approuve la plupart des décisions de la société en matière d'achats.[139]

a) Le financement des États membres en tant que programme

4.85 Les CE n'acceptent pas la description que font les États-Unis du "programme d'aide au lancement" comme étant un système générique recouvrant des "prêts à long terme non garantis à taux d'intérêt nul ou inférieur à celui du marché, assortis de calendriers de remboursement différé". Elles soulignent qu'au lieu d'utiliser l'expression évocatrice et trop simpliste d'"aide au lancement", elles feront référence à chacune des mesures des États membres séparément. Elles indiquent que, si un terme générique est approprié pour désigner les mesures des quatre États membres, elles utiliseront l'expression "financement des États membres" ("FEM").[140]

4.86 Les CE réfutent la description faite par les États-Unis des prêts FEM comme étant un "programme" ou "système" transnational, et expliquent que les États-Unis n'ont pas établi d'allégations "en tant que tel" à l'encontre de ces prêts.[141] À ce propos, les CE notent que les

[137] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 11.
[138] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 12.
[139] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 13.
[140] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 28.
[141] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 32.

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

États-Unis ont précisé dans leur déclaration orale qu'ils ne formulaient pas, après tout, de contestation "en tant que tel" du soi-disant "programme d'aide au lancement". Les CE se félicitent de cette clarification.[142]

4.87 En outre, les CE ne sont pas d'accord pour dire que l'expression "aide au lancement" est d'"usage général". Elles notent que cette expression n'est utilisée ni au Royaume-Uni ni dans aucun des trois autres États membres (qui emploient des expressions telles que avances remboursables, anticipos reembolsables et Rückzahlbare Zuwendungen). L'article de M. Kim Kaivanto sur l'"aide au lancement" au Royaume-Uni, joint en tant que pièce US-2 à la première communication écrite des États-Unis, indique que le Comité du commerce de la Chambre des Communes du Royaume-Uni a estimé que l'expression était peut-être appropriée avant l'Accord de 1992 mais qu'après, elle était de nature à induire en erreur, et que l'expression "investissement de lancement remboursable" serait préférable. Comme les deux parties au présent différend admettent que la note de bas de page 16 de l'Accord SMC décrit ce que les États-Unis appellent l'"aide au lancement" et s'y applique, une expression dûment neutre pourrait être celle qui est employée dans la note de bas de page 16, à savoir "financement fondé sur les redevances". Les CE font aussi observer que les deux parties admettent également que l'article 4 de l'Accord de 1992 décrit ce que les États-Unis appellent l'"aide au lancement" et s'y applique, et que l'expression utilisée dans cette disposition est "soutien au développement".[143]

4.88 Les CE affirment que chaque cas de financement est officialisé dans un contrat de FEM. Les conditions de l'octroi du FEM sont négociées au cas par cas; en conséquence, elles varient considérablement en fonction du programme de LCA d'Airbus visé, tant à l'intérieur des États membres qu'entre les États membres. Dans leur description factuelle condensée du FEM, les CE décrivent certaines caractéristiques communes du FEM. Ces caractéristiques communes concernent seulement la similarité du type ou de la forme du financement accordé par les quatre États membres. Chaque contrat de FEM est toutefois une mesure distincte et indépendante.[144] Dans leurs communications, les CE décrivent les éléments fondamentaux des prêts FEM en tant qu'instruments financiers, et leur rôle dans la mise en place des programmes de développement des aéronefs A320, A330/A340 (y compris le modèle de base A330/A340, l'A330-200 et l'A340-500/600) et A380.[145]

4.89 Selon les CE, la contestation par les États-Unis du "programme d'aide au lancement" est dénuée de fondement. À leur avis, les États-Unis n'ont pas indiqué la teneur précise de la mesure alléguée. Ils n'ont pas non plus démontré qu'il y avait une norme d'application "générale et prospective" ou "systématique". Les CE soulignent que le FEM n'est pas toujours sollicité pour financer le développement de LCA d'Airbus; que, lorsqu'il est sollicité, il n'est pas toujours accordé, que, lorsqu'un financement pour le développement de LCA est sollicité, ce n'est pas toujours sous la forme d'un FEM et que, lorsqu'un FEM est accordé, il l'est à des conditions qui varient beaucoup, d'un État membre à l'autre et d'un programme d'aéronefs d'Airbus à l'autre.[146]

4.90 Les CE affirment qu'elles corrigent certaines erreurs factuelles que les États-Unis font en ce qui concerne la pertinence de l'existence d'"institutions intergouvernementales" et d'"administrations spécialisées".[147] Pour ce qui est des "institutions intergouvernementales," les CE notent que celles-ci ne fixent pas les conditions du FEM, ni ne jouent de rôle dans l'administration des prêts FEM

[142] CE, déclaration finale, deuxième réunion, résumé analytique, paragraphe 6.
[143] CE, PDFC, résumé analytique, paragraphe 1.
[144] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 29.
[145] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 31.
[146] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 12.
[147] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial, paragraphes 19 à 43.

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

individuels.[148] Concernant les "administrations spécialisées" en particulier, les CE précisent que ces entités n'accordent pas de prêts FEM ni ne s'occupent exclusivement d'"Airbus". En fait, c'est le ministère compétent qui accorde des prêts FEM à l'entreprise nationale concernée. Ces ministères adoptent des procédures qui varient d'un État membre à un autre et dans le temps. De plus, des prêts FEM peuvent être accordés à des entreprises autres que les bénéficiaires en cause dans le présent différend.[149] Les CE font observer que, quelle que soit la pertinence des institutions susmentionnées, leur existence ne peut pas remédier au fait que les États-Unis n'ont pas démontré la teneur précise et l'"application générale et prospective" du programme FEM allégué.[150]

b) Fait que les États-Unis n'ont pas prouvé qu'un "programme" de financement des États membres constituait une contribution financière à Airbus

4.91 Les CE font valoir que le fait que les États-Unis n'ont pas établi l'existence d'un programme FEM signifie aussi que ce programme allégué ne peut pas constituer une contribution financière. Quoi qu'il en soit, les États-Unis n'ont pas établi l'existence de contributions financières indépendantes des demandes de prêts FEM individuelles.[151]

c) Fait que les États-Unis n'ont pas prouvé qu'un "programme" de financement des États membres conférait un avantage à Airbus

4.92 Les CE font valoir que le fait que les États-Unis n'ont pas établi l'existence d'un programme FEM signifie aussi que ce programme allégué ne peut pas conférer un avantage.[152]

4.93 Néanmoins, les CE examinent également les affirmations sur lesquelles les États-Unis fondent leurs arguments relatifs à l'existence d'un avantage en relation avec le programme FEM allégué. En particulier, elles font observer que les États-Unis s'appuient à tort sur un certain nombre de caractéristiques communes à certains des prêts FEM en cause – à savoir la nature non garantie à long terme des prêts FEM et leurs conditions de remboursement subordonné au succès et différé – pour affirmer que la mesure alléguée confère un avantage. Selon les CE, aucune de ces caractéristiques, individuellement ou collectivement, n'indique l'existence d'un avantage.

4.94 Premièrement, la durée des prêts FEM est conforme à celle des autres instruments de financement à long terme disponibles sur le marché.[153] Deuxièmement, les instruments de financement non garantis sont courants sur le marché et ne confèrent pas pour cette seule raison un avantage.[154] Troisièmement, un financement assorti de conditions de remboursement subordonné au succès peut être obtenu aussi bien par Airbus que par Boeing auprès d'opérateurs commerciaux, y compris des banques privées et des fournisseurs partageant les risques.[155] Bien que la nature subordonnée au succès du remboursement transfère effectivement le risque de l'emprunteur au créancier, c'est une caractéristique partagée par la plupart des instruments de financement. Le degré de partage des risques se reflètera dans le prix – à savoir le taux d'intérêt – appliqué par le créancier pour l'instrument de financement. Les conditions de remboursement subordonné au succès

[148] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial, paragraphes 21 à 26.
[149] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial, paragraphes 27 à 33.
[150] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial, paragraphe 18.
[151] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 139 du Groupe spécial, paragraphes 35 à 43.
[152] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 139 du Groupe spécial, paragraphes 35, 36 et 44 à 53.
[153] CE, PDOC, paragraphe 15.
[154] CE, réponse à la question n° 65 du Groupe spécial, paragraphes 72 à 76.
[155] CE, réponse à la question n° 64 du Groupe spécial, paragraphes 58 à 66.

n'indiquent donc pas non plus l'existence d'un avantage.[156] Quatrièmement, les remboursements différés sont courants pour de nombreux instruments de financement. Les obligations commerciales, par exemple, sont remboursées en totalité à leur échéance, c'est-à-dire que leur remboursement est entièrement différé.[157]

4.95 Ainsi, selon les CE, le seul élément permettant de déterminer si des prêts FEM individuels confèrent un avantage est le taux d'intérêt appliqué pour le prêt considéré, par rapport à celui qu'un créancier commercial aurait appliqué.[158] Les CE examinent cette question dans le contexte de leurs arguments relatifs à l'existence d'un "avantage" en ce qui concerne des prêts FEM individuels.

C. QUESTION DE SAVOIR SI CHAQUE AIDE AU LANCEMENT ACCORDÉE À AIRBUS EST UNE SUBVENTION SPÉCIFIQUE ACCORDÉE À AIRBUS AU SENS DES ARTICLES 1ER ET 2 DE L'ACCORD SMC

1. Arguments des États-Unis

4.96 Les États-Unis font valoir que les pouvoirs publics liés à Airbus ont fourni ou se sont engagés à fournir une aide au lancement pour tous les grands modèles de la famille des LCA d'Airbus – l'A300, l'A310, l'A320, l'A330, l'A340, l'A380 et l'A350 – et pour les trois principaux modèles dérivés de cette famille, l'A330-200, l'A340-500 et l'A340-600. Dans leurs communications, les États-Unis font valoir que chaque aide au lancement octroyée constitue une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC parce qu'elle comporte une contribution financière qui confère un avantage au bénéficiaire et est spécifique.[159]

a) Avantage

4.97 Les États-Unis notent que les CE admettent que l'aide au lancement est une subvention.[160] Ils soulignent que les CE ne contestent pas que les aides au lancement octroyées confèrent un avantage; elles n'en contestent que le montant.[161]

4.98 Les États-Unis notent que les CE admettent ouvertement que, pour l'A320 et l'A330/A340, l'aide au lancement a été accordée soit sans intérêt (Allemagne et Espagne), soit au taux d'inflation (France), soit au coût de l'emprunt des pouvoirs publics (Royaume-Uni). Ils relèvent que le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *Canada – Aéronefs* a considéré une déclaration similaire du Canada à propos du Programme Partenariat Technologique Canada (TPC) comme déterminante pour ce qui était de l'existence d'un avantage et, par là même, d'une subvention. Ils notent aussi que les CE ne contestent pas que l'aide au lancement dont l'A300 et l'A310 ont bénéficié a été accordée sans intérêt et confère donc un avantage.[162]

4.99 Voyons à présent ce qui se passe pour l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380. Pour tous ces modèles également – que l'on utilise les taux servant de repère calculés par les États-Unis ou ceux qui sont calculés par les CE –, l'aide au lancement confère un avantage à Airbus. En fait, les États-Unis notent que dans leurs réponses aux questions du Groupe spécial, les CE ont reconnu qu'Airbus avait

[156] CE, PDOC, paragraphe 18.
[157] CE, PDOC, paragraphe 16.
[158] CE, PDOC, paragraphe 19.
[159] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 26.
[160] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 7.
[161] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 6.
[162] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 11.

sollicité une aide au lancement pour l'A380 de manière à "maximiser{} la rentabilité du programme".[163]

4.100 Les États-Unis expliquent que lors de l'analyse relative à l'avantage au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, la question qui se pose est de savoir "si le bénéficiaire a reçu une "contribution financière" à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché".[164] Ils font valoir que les CE ont essayé de montrer que, lorsqu'ils avaient démontré que l'aide au lancement conférait un avantage à Airbus, ils avaient surévalué le point de repère du marché pertinent et sous-évalué la rentabilité escomptée associée à cette aide. Ils font valoir que les CE font erreur sur ces deux points.[165]

4.101 Les États-Unis font valoir que les CE présentent de manière erronée leur méthode des points de repère en prétendant qu'ils conçoivent l'aide au lancement comme un simple instrument de dette. En fait, les États-Unis affirment que leur méthode reconnaît que l'aide au lancement est un instrument hybride qui possède à la fois les caractéristiques d'une créance et celles d'une participation au capital social.[166] S'agissant de l'affirmation des CE selon laquelle ils sous-estiment la rentabilité potentielle des contrats d'aide au lancement, les États-Unis font valoir que ce sont des chiffres qu'ils ont extraits directement des contrats eux-mêmes, qui indiquent clairement les taux d'intérêt pertinents. Selon les États-Unis, dans leur propre communication, les CE confirment que les taux indiqués dans la communication des États-Unis sont exacts.[167]

4.102 Les États-Unis soulignent que les CE soutiennent à tort qu'il faudrait considérer l'aide au lancement comme une créance pure, sans tenir compte de ses caractéristiques similaires à celles d'une participation au capital, y compris le fait que les pouvoirs publics ne peuvent prétendre à un remboursement avec intérêt pendant un laps de temps spécifié et n'ont aucun recours en cas de non-remboursement.[168] Ils font valoir que les rapports de banques d'affaires cités par les CE ne sont pas pertinents, car ils ne visent pas à évaluer le risque associé à l'aide au lancement. De l'avis des États-Unis, les CE essaient aussi de façon trompeuse d'amoindrir les risques que comporte le lancement d'un LCA. Elles formulent l'observation dénuée de pertinence selon laquelle Airbus n'a "jamais manqué de certifier un aéronef qu'elle a lancé", et elles passent sous silence les retards importants dans le remboursement de l'aide au lancement.[169]

4.103 Les États-Unis font valoir que les CE présentent aussi de manière erronée leur point de repère, qui se fonde non pas sur les rendements de projets de capital-risque individuels, mais sur les rendements beaucoup plus faibles de placements bien diversifiés qui comprennent des placements de capital-risque. De plus, les États-Unis font valoir que les CE n'étayent pas leur affirmation selon laquelle l'aide au lancement peut entraîner des coûts qui ne sont pas associés à un financement sur le marché.[170]

4.104 Les États-Unis notent que le consultant des CE cherche à insinuer que les experts des États-Unis, MM. Dorman et Ellis, ont effectué des analyses comparables, mais en utilisant des points de repère différents. Selon les États-Unis, c'est tout simplement faux. Ils expliquent que, dans son modèle, M. Dorman a examiné les variations de rentabilité d'un programme générique de construction

[163] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 12.
[164] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 11.
[165] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 10.
[166] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 6.
[167] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 6.
[168] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 13.
[169] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 6. *Voir aussi* États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 12.
[170] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 6.

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

de LCA qui étaient causées par des variations des prix, des coûts et des aéronefs vendus, et a analysé l'effet sur la rentabilité de l'aide au lancement. Le taux d'actualisation était accessoire à cette analyse, indépendant de l'identité du constructeur et de la façon dont le projet était financé, et ne variait pas entre le scénario de référence et les divers scénarios d'aide au lancement. En revanche, dans son analyse, M. Ellis visait spécifiquement à déterminer le taux d'intérêt qui rendait correctement compte des risques assumés par un fournisseur de capitaux bénéficiant des conditions de l'aide au lancement.[171]

4.105 Les États-Unis notent aussi que le consultant des CE affirme que MM. Dorman et Ellis ont examiné les mêmes données. Cela aussi est faux. En fait, le coût moyen pondéré du capital utilisé par M. Dorman était fondé sur des données concernant six sociétés aérospatiales des États-Unis (et non Airbus), alors que M. Ellis a examiné en particulier les prêts consentis à Airbus. De plus, le consultant des CE affirme que M. Dorman ajuste à la hausse son taux d'actualisation, dont il allègue qu'il sera plus élevé que le coût moyen du capital de la société, pour tenir compte du risque associé à un projet donné. Pour les États-Unis, cette déclaration est exacte d'un point de vue factuel, mais non pertinente. Elle n'affaiblit en aucune façon la validité du point de repère de M. Ellis. C'est M. Ellis – et non M. Dorman – qui a examiné le rendement qu'un fournisseur de capitaux bénéficiant des conditions de l'aide au lancement s'attendrait à obtenir en échange de son apport de capitaux.[172]

4.106 Les États-Unis notent que les CE affirment qu'il n'est pas approprié d'ajouter ce qu'elles appellent la "prime de risque par projet calculée sur la base du rendement des capitaux propres" au coût de la dette d'Airbus. Ils relèvent que les CE laissent entendre que cette prime de risque ne devrait être ajoutée qu'au coût des capitaux propres de la société. Toutefois, les États-Unis expliquent que la prime de risque identifiée dans le rapport Ellis a été ajoutée au coût de la dette d'Airbus précisément pour tenir compte du caractère hybride de l'aide au lancement.[173] En outre, ils notent que les CE allèguent que "le recours à une mesure relative aux capitaux propres {pour la prime de risque} est en contradiction avec le profil de risque et les modalités des prêts FEM". Selon eux, dans cette déclaration, les CE font abstraction des caractéristiques similaires à celles d'une participation au capital que présente l'aide au lancement et supposent à tort que la prime de risque identifiée par le rapport Ellis constitue une "mesure relative aux capitaux propres" plutôt qu'une mesure hybride.[174]

4.107 Les États-Unis font remarquer que les CE font erreur non seulement lorsqu'elles critiquent le point de repère du marché utilisé dans le rapport Ellis, mais aussi lorsqu'elles critiquent le fait que le rapport utilise la rentabilité de l'aide au lancement effectivement spécifiée dans les contrats d'aide au lancement comme base de comparaison avec les points de repère. Ils notent premièrement que le calcul réalisé par les CE du "taux de rentabilité interne" pour les pouvoirs publics se fonde sur le fait qu'ils percevront un jour des redevances – possibilité qu'Ellis jugeait si ténue qu'elle "jouerait tout au plus un rôle marginal dans la décision de financement d'un organisme de crédit commercial". Deuxièmement, les États-Unis notent que, même si les CE critiquent le fait qu'Ellis ne tient pas compte des incidences fiscales, elles ne fournissent aucun élément de preuve étayant leur affirmation concernant l'existence d'incidences fiscales; et, de toute façon, les incidences fiscales n'ont aucun rapport avec la question de savoir si une contribution financière confère un avantage au titre de l'Accord SMC. Les organismes de crédit obéissant aux lois du marché fixent les taux d'intérêt sans tenir compte des impôts que les bénéficiaires risquent ultérieurement de payer et, de fait, ni les États-Unis ni les CE ne permettent à une partie d'opérer des ajustements pour tenir compte des incidences fiscales lorsqu'ils calculent le montant de l'avantage conféré dans le cadre de leur système

[171] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 12.
[172] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 13.
[173] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 13.
[174] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 13.

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

interne de droits compensateurs.[175] De l'avis des États-Unis, la critique, émise par les CE, du point de repère du marché établi dans le rapport Ellis (pièce US-80) n'est pas fondée.[176]

4.108 Les États-Unis affirment que le point de repère établi dans le rapport Ellis est confirmé par plusieurs autres recoupements. Même si les CE critiquent chacun de ces recoupements, elles n'en décrédibilisent aucun. Selon les États-Unis, leurs critiques sont erronées pour de nombreuses raisons, y compris le fait qu'elles ne tiennent pas compte des caractéristiques similaires à celles d'une participation au capital social que présente l'aide au lancement et qu'elles se fondent sur des études de risque qui n'étaient pas connues à l'époque où l'aide au lancement a été accordée et ne représentent pas un point de vue consensuel.[177] Les recoupements effectués par les CE elles-mêmes ne décrédibilisent pas non plus le point de repère Ellis. Le premier recoupement – une comparaison avec un contrat conclu entre une société Airbus et un groupe de banques pour financer le développement d'un modèle d'aéronef – ne tient pas compte des différences importantes entre ce contrat et l'aide au lancement fournie par les pouvoirs publics, y compris, entre autres choses, le montant relativement faible que les banques se sont engagées à fournir et le fait que le contrat prévoyait un remboursement intégral sur un nombre de ventes relativement faible. Dans leur deuxième recoupement – une comparaison entre la prime de risque de l'aide au lancement établie dans le rapport Ellis et un "plafond relatif aux capitaux propres" supposé – les CE présument à tort que le risque, pour un seul projet, ne peut excéder le risque sur les actions de la société, s'appuient à tort sur un échantillon de sociétés dont la sensibilité aux facteurs de risque de l'ensemble de l'économie est probablement moindre que celle des projets relatifs aux LCA, et se fondent dans une large mesure sur des études très récentes qui ne constituent pas une approche consensuelle de l'évaluation du risque sur actions.[178]

4.109 Les États-Unis considèrent que les "autres taux servant de repère" proposés par les CE pour l'aide au lancement sont gravement erronés. Et même selon l'approche "subsidiaire" des CE, il existe un écart important entre les taux d'emprunt indiqués dans les contrats d'aide au lancement et les taux "commerciaux" qu'elles proposent. De même, les États-Unis notent que les CE les critiquent pour n'avoir pas, d'après ce qu'elles allèguent, tenu compte des effets de la taxation. Mais même à supposer que les autres calculs de taux d'intérêt des CE soient valides, ils sont toujours inférieurs aux points de repère commerciaux proposés par les États-Unis et les CE.[179] Les États-Unis soutiennent que même selon l'analyse erronée des CE, l'aide au lancement confère un avantage et que les CE ne le contestent pas.[180]

4.110 Les États-Unis estiment que le point de repère proposé par les CE à la place du point de repère utilisé par les États-Unis – qui repose sur le rendement par projet pour certains "fournisseurs partageant les risques" d'Airbus – n'est pas pertinent car la situation des fournisseurs partageant les risques est très différente de celle d'un organisme ordinaire obéissant aux lois du marché qui octroie un financement du type aide au lancement à Airbus. Les États-Unis expliquent que les capitaux d'investissement fournis par les banques et les autres entités financières sont extrêmement mobiles, alors que les capitaux d'un fournisseur sont relativement immobiles à court et à moyen terme. De plus, il est probable que la rentabilité exigée par un fournisseur partageant les risques dépendra de divers facteurs qui n'auraient aucune pertinence pour un investisseur, parmi lesquels les recettes attendues des transactions futures, de la vente de pièces détachées et de la maintenance des produits fournis. Et un fournisseur peut fournir plus d'un composant à Airbus et ajuster le taux qu'il exige dans le cadre d'un contrat de fourniture en fonction de celui qu'il exige dans le cadre d'un autre contrat de

[175] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 17.
[176] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 13.
[177] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 14.
[178] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 15.
[179] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 7.
[180] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 18.

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

fourniture. Enfin, certains fournisseurs peuvent être protégés des risques par l'engagement pris par Airbus d'acheter une quantité minimale de fournitures indépendamment du nombre effectif d'aéronefs livrés.[181]

4.111 Les États-Unis notent que, se fondant de manière erronée sur la note de bas de page 16 de l'Accord SMC, les CE affirment que "le critère pertinent permettant de déterminer si un contrat d'{aide au lancement} dans le secteur des aéronefs civils gros porteurs constitue une subvention est le caractère raisonnable des prévisions {de ventes d'aéronefs}". À cet égard, les États-Unis font valoir que le fait de savoir si des prévisions sont ou non raisonnables n'est pas pertinent si la rentabilité exigée par les pouvoirs publics est inférieure à ce qu'un créancier exigerait sur le marché.[182] Ils expliquent que, quand bien même les prévisions de ventes seraient raisonnables, si les taux d'intérêt exigés étaient inférieurs aux taux qu'un opérateur du marché exigerait pour assumer le même risque, l'aide au lancement serait encore une subvention.[183]

4.112 Les États-Unis soulignent que si les CE reconnaissent que "{l}a note de bas de page 16 n'examine pas … dans quelles conditions un financement fondé sur les redevances constitue une subvention", elles affirment néanmoins avec force que cette note de bas de page est pertinente pour cet examen. En fait, les CE cherchent à sortir la note de bas de page 16 de son contexte pour en faire une règle générale applicable à tous les examens effectués au titre de l'Accord SMC, contrairement aux règles coutumières d'interprétation du droit international.[184] La note de bas de page 16 ne dit même pas ce que les CE disent qu'elle dit. Elle ne dit pas que les "ventes prévues" sont "le facteur déterminant d'un financement fondé sur les redevances".[185] Elle dit exactement le contraire. À savoir que les ventes effectives qui sont inférieures aux ventes prévues "ne constitue{nt} pas en soi un préjudice grave aux fins de cet alinéa".[186]

4.113 Les États-Unis font valoir que l'existence de la note de bas de page 16 est plutôt un élément de preuve convaincant indiquant que l'aide au lancement constitue effectivement une subvention. Le fait même que les rédacteurs de l'Accord SMC ont jugé nécessaire de préciser qu'une circonstance particulière supposant l'application de contrats d'aide au lancement ne constituait "pas en soi" un préjudice réputé grave laisse entendre que les rédacteurs supposaient que l'octroi d'une aide au lancement conférait un avantage et constituait donc une subvention. En outre, la note de bas de page 16 constitue un élément de preuve montrant que l'Accord SMC s'applique à l'aide au lancement dont Airbus a bénéficié avant le 1er janvier 1995. Au moment de la négociation de cet accord, Airbus ne "remboursait pas entièrement" l'aide au lancement dont elle avait bénéficié pour les programmes de l'A300 et de l'A310.[187]

4.114 Selon les États-Unis, la note de bas de page 16 n'établit pas le critère permettant de déterminer ce qui constitue une subvention. Elle se rapporte à l'article 6 de l'Accord SMC, et non à l'article premier, où est énoncée la définition d'une "subvention". Les États-Unis soutiennent que, tout au plus, la note de bas de page 16 confirme l'interprétation voulant que l'aide au lancement soit effectivement un type de subvention visé par l'Accord SMC.[188] La théorie des CE selon laquelle la note de bas de page 16 de l'Accord SMC établit une règle spéciale pour évaluer si l'aide au lancement confère un avantage est sans fondement. Les États-Unis expliquent que le remboursement de l'aide au

[181] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 16.
[182] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 6.
[183] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 13.
[184] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 7.
[185] CE, première déclaration orale, paragraphe 58.
[186] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 13.
[187] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 8.
[188] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 12.

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

lancement n'"exclut" pas une constatation de l'existence d'un préjudice grave. Les prévisions de ventes ne sont pas pertinentes pour la détermination de l'existence d'un "avantage". Les États-Unis soutiennent que si les rédacteurs de l'Accord SMC avaient voulu que les prévisions de ventes soient un facteur pertinent au titre de l'article 1.1 b), ils l'auraient dit explicitement.[189]

4.115 Les États-Unis considèrent que la question de savoir quel taux servant de repère est utilisé pour déterminer si l'aide au lancement est une subvention n'est pas essentielle pour la question de l'existence d'une subvention, parce que le point de repère Ellis et le point de repère Whitelaw montrent l'existence d'une subvention importante accordée à Airbus.[190]

4.116 Les États-Unis font valoir que contrairement à ce qu'allègue M. Whitelaw, l'aide au lancement diffère de la dette type des sociétés sur deux points cruciaux au moins. Premièrement, les pouvoirs publics liés à Airbus ne disposent d'aucun recours si les remboursements qu'Airbus promet de faire ne sont jamais perçus parce que les ventes correspondantes ne sont jamais réalisées. Par contre, les créanciers des sociétés disposent effectivement d'un droit sur les actifs du débiteur dans un tel cas. Deuxièmement, l'aide au lancement dépend du succès d'un projet unique. En revanche, la dette type des sociétés dépend du succès global de la société.[191]

4.117 Pour les États-Unis, l'évaluation de M. Whitelaw suppose à tort que l'aide au lancement comporte manifestement moins de risques qu'une participation au capital social d'Airbus. Ils affirment qu'on peut facilement définir des cas de figure dans lesquels les montants des remboursements que percevront les pouvoirs publics liés à Airbus seront faibles ou nuls, alors que les actionnaires obtiennent un rendement des bénéfices générés par les ventes d'autres aéronefs ou d'autres types d'activité.[192]

4.118 Les États-Unis allèguent que l'évaluation de M. Whitelaw pose un autre problème, en ce sens que le financement assuré par les fournisseurs n'est pas comparable à l'aide au lancement pour les raisons qu'ils ont exposées dans leur déclaration. Curieusement, si le financement présentant les caractéristiques de l'aide au lancement est aussi courant sur le marché que l'affirme M. Whitelaw, on se demande pourquoi il a choisi de fonder son analyse sur le financement accordé à Airbus par certains fournisseurs, dont la relation avec Airbus est nécessairement influencée par des facteurs autres que le simple volet prêt des transactions en cause.[193] En tout état de cause, le remboursement des fournisseurs examinés par M. Whitelaw est généralement subordonné à un plus petit nombre de livraisons par rapport au remboursement des fournisseurs publics de l'aide au lancement. Le montant du financement assuré par ces fournisseurs est sensiblement inférieur à celui accordé par les pouvoirs publics liés à Airbus. Un certain nombre de ces fournisseurs bénéficient de leur propre soutien des pouvoirs publics liés à Airbus. Et les fournisseurs doivent prendre en considération des facteurs économiques autres que la simple préoccupation concernant la rentabilité du financement qu'ils accordent à Airbus. De plus, selon les États-Unis, l'analyse faite par M. Whitelaw du financement assuré par les fournisseurs n'est que dans une très faible mesure étayée par des éléments de preuve fournis par les CE.[194]

4.119 Dans leurs observations sur la déclaration faite par les CE à la deuxième réunion du Groupe spécial, les États-Unis notent qu'un nouveau concept présenté par les CE dans leur déclaration est leur théorie dite du "rendement suffisant" pour évaluer l'avantage conféré par l'aide au lancement. Selon

[189] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 5.
[190] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 14.
[191] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 15.
[192] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 16.
[193] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 17.
[194] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 18.

cette théorie, c'est le "propre avis" des pouvoirs publics concernant le risque qui détermine si le taux de rendement de l'aide au lancement est "suffisant" et, par conséquent, si l'aide au lancement confère un avantage. Il n'y a rien qui étaye cette théorie du "rendement suffisant" dans l'Accord SMC.[195]

4.120 Par ailleurs, les États-Unis notent que les CE continuent de chercher à défendre un point de repère fondé sur les contrats d'Airbus conclus avec des fournisseurs partageant les risques. Elles disent que ce "point de repère se fonde sur le rendement du même projet réalisé par la même société (Airbus) sur le même marché (LCA)". Les États-Unis font valoir qu'en plus de nombreuses autres erreurs, la déclaration précédente ne tient pas compte du fait que c'est justement parce qu'Airbus reçoit une aide au lancement que le financement fourni par les fournisseurs partageant les risques n'est pas un point de repère fiable. Ils expliquent que grâce à l'aide au lancement, Airbus présente moins de risques, ce qui veut dire que les fournisseurs partageant les risques exigeront pour leur financement d'Airbus un rendement moindre que celui qu'ils exigeraient en l'absence de l'aide au lancement.[196]

b) A350

4.121 Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir qu'en 2006, les pouvoirs publics liés à Airbus ont réaffirmé qu'ils étaient d'accord pour soutenir Airbus en vue du développement de nouveaux modèles de LCA. Ils affirment que bien qu'Airbus occupe la première place sur le marché mondial, les pouvoirs publics liés à Airbus refusent de cesser leur pratique consistant à lui accorder un soutien sous la forme d'une aide au lancement. Au contraire, ils sont déjà convenus de fournir au moins 1,7 milliard de dollars à titre d'aide au lancement pour le dernier-né des aéronefs d'Airbus, l'A350. Les États-Unis notent que les événements récents donnent à penser que le montant final de l'aide sera deux, voire trois, fois supérieur à ce montant. Les renseignements mis à la disposition du public indiquent que l'aide est en fait une aide au lancement, c'est-à-dire un financement préférentiel à remboursement différé et subordonné au succès, semblable à celle qui a été accordée depuis la création d'Airbus.[197]

4.122 Les États-Unis notent qu'Airbus a dit tout à fait explicitement qu'elle avait lancé l'A350 afin d'obtenir des commandes qui auraient sinon concerné le 787. Ils relèvent également qu'Airbus a aussi dit clairement que l'A350 était destiné à concurrencer le Boeing 777 et le Boeing 787. Le 23 mai 2005, par exemple, le chef de projet chargé de l'A350 s'est vanté en ces termes: "{N}ous positionnons notre programme de manière à ce qu'il coule le 777-200ER". Comme un analyste économique l'a fait observer, l'A350 "mettra en péril la ligne de produits B777 tout entière, ce qui placera Boeing dans la très fâcheuse situation de devoir déterminer quoi faire au moment où le programme du 787 entrera dans la phase de production et où l'on projettera la conception d'un successeur au 737".[198]

2. Arguments des Communautés européennes

4.123 Les CE font valoir qu'aucune subvention n'a été accordée par des États membres au titre de contrats de FEM, et que même s'il est considéré qu'un tel financement constitue une subvention (*quod non*), les avantages, quels qu'ils soient, sont très faibles.[199]

[195] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 10.
[196] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 11.
[197] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 27.
[198] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 28.
[199] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 40.

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

a) L'Accord de 1992

4.124 Selon les CE, aucun avantage n'est conféré à Airbus au sens de l'article premier de l'Accord SMC car les quatre États membres se sont conformés aux obligations souscrites par les CE au titre de l'article 4 de l'Accord de 1992.[200] Les CE relèvent que les États-Unis n'ont fait aucun effort sérieux pour montrer qu'elles ne s'étaient pas conformées à l'article 4.[201] Elles soutiennent qu'elles ont explicitement démontré cette conformité dans leur première communication écrite.[202]

4.125 Les CE soutiennent que les États-Unis ont adopté un point de repère inapproprié pour déterminer si des accords de financement FEM individuels conféraient un "avantage" au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.[203] Pour les CE, le point de repère du marché établi par les États-Unis est dénué de fondement.[204] Elles estiment que le point de repère proposé par les États-Unis ne tient pas compte des termes de l'Accord de 1992 entre les CE et les États-Unis. Cet accord bilatéral établit le point de repère convenu entre les parties pour déterminer si le soutien accordé par les pouvoirs publics pour les programmes de LCA confère un avantage. Les CE soutiennent que la totalité du FEM accordé depuis 1992 était conforme aux termes de l'accord – termes que les États-Unis avaient explicitement acceptés.[205] Elles notent que les contrats concernant l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380 ont été conclus selon des modalités et conditions qui étaient conformes à leurs obligations internationales au moment de l'octroi, à savoir l'Accord de 1992. Elles indiquent qu'il est tout à fait admis que l'existence d'une subvention doit être établie à partir des renseignements qui pouvaient être raisonnablement à la disposition des pouvoirs publics qui l'ont accordée au moment où ils ont adopté la mesure. Les CE considèrent que les États-Unis tentent maintenant de revenir sur cette question de nombreuses années plus tard et d'établir un point de repère *ex post*; ils cherchent effectivement une mesure corrective rétrospective.[206]

b) Caractère raisonnable des prévisions

4.126 Les CE font observer que même s'il n'est pas tenu compte de l'Accord de 1992 et de son incidence concrète sur l'action des deux parties au présent différend, l'analyse des avantages conférés par le FEM doit prendre en compte le caractère raisonnable des prévisions visées par l'Accord SMC et que, eu égard à cela, il n'y a pas d'avantage au titre de l'Accord SMC.[207]

4.127 Les CE expliquent que toute décision de financer un nouveau modèle d'aéronef comporte inévitablement un calcul du risque lié au projet et une évaluation de l'environnement économique pertinent de la branche de production des LCA. Compte tenu de la note de bas de page 16 de l'Accord SMC, le critère pertinent pour déterminer si un contrat de FEM dans le secteur des aéronefs civils gros porteurs constitue une subvention est le caractère raisonnable des prévisions. Les CE soutiennent qu'elles ont respecté ce critère de l'Accord SMC. Elles font valoir que les pouvoirs publics européens ont prêté des fonds dans l'intérêt général, après avoir procédé à un examen rigoureux et qu'ils ont cherché à obtenir un rendement suffisant. En conséquence, les pouvoirs publics européens ont fondé leurs prévisions sur des hypothèses prudentes, parfois même plus prudentes que l'analyse de rentabilité pertinente de la société elle-même (qui, pour sa part, assume une responsabilité vis-à-vis de

[200] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 8.
[201] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 16.
[202] CE, PCE, paragraphe 405.
[203] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 36.
[204] CE, déclaration finale, deuxième réunion, résumé analytique, paragraphe 7.
[205] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 36.
[206] CE, PCE, paragraphes 401 à 404.
[207] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 37. *Voir aussi* CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 17.

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

ses actionnaires).[208] Les CE soutiennent qu'elles l'ont démontré dans leur première communication écrite.[209]

4.128 Les CE estiment que les gouvernements des États membres ont adopté des dispositions prudentes en matière de remboursement, sur la base de prévisions raisonnables. Il en résulte une forte probabilité de remboursement du principal et une rentabilité minimum pour les pouvoirs publics à un point du flux de livraisons qui est *inférieur* au nombre consensuel de livraisons prévu pendant la durée du programme de LCA d'Airbus considéré par diverses sources, y compris l'analyse de rentabilité d'Airbus. Cela a permis aux pouvoirs publics de convenir d'une structure de prélèvements et de calendriers de remboursement qui supprime une grande partie du risque et leur garantit un recouvrement satisfaisant de leurs contributions sur un laps de temps raisonnable, ainsi qu'une réelle rentabilité à des taux qui ne seraient pas réprouvés sur le marché.[210]

4.129 De l'avis des CE, les États-Unis interprètent l'Accord SMC de manière erronée. Premièrement, même si la note de bas de page 16 n'a rien à voir avec la question de savoir si un prêt FEM individuel en tant qu'instrument est une subvention, elle démontre bel et bien l'importance capitale des prévisions de ventes aux fins du remboursement, ce que confirme la propre communication des États-Unis concernant les règles du PDD. Si l'objectif de remboursement est fixé par rapport à un nombre suffisamment faible de ventes, ce qui élimine une grande partie du risque de non-remboursement, les pouvoirs publics, en tant qu'investisseurs responsables, ont le droit de se faire leur propre idée du risque qui subsiste et de fixer le taux d'intérêt en conséquence afin de s'assurer un rendement suffisant.[211] À cet égard, les pouvoirs publics communautaires ne sont pas, comme les États-Unis l'allèguent, tenus par l'Accord SMC de se comporter comme des "investisseurs mobiles", plaçant leur argent là où ils obtiendront le rendement le plus élevé. Les pouvoirs publics ne sont pas tenus de "faire jouer les marchés"; ils ne sont pas tenus d'agir comme des spéculateurs sur le marché.[212]

4.130 Deuxièmement, les États membres ont fait la preuve qu'ils effectuaient des prévisions prudentes. Les ventes effectives d'aéronefs d'Airbus sont bien supérieures aux prévisions mentionnées dans les contrats de FEM et les États membres ont constamment obtenu les rendements qu'ils souhaitaient sur un nombre de livraisons inférieur à celui qui était prévu pour la durée du programme de LCA en cause.

c) Point de repère des CE relatif aux fournisseurs partageant les risques et critique du point de repère des États-Unis

4.131 Les CE soulignent que le point de repère proposé par les États-Unis pour les contrats de FEM est fondamentalement erroné.[213]

4.132 Premièrement, les CE font valoir que les États-Unis ne tiennent pas compte du fait qu'un financement par les pouvoirs publics peut imposer au bénéficiaire des coûts que les instruments du marché n'imposent pas. Selon les CE, il conviendrait de prendre cette distinction en considération lorsque l'on compare les prêts FEM à un point de repère du marché.[214]

---

[208] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 9.
[209] CE, PCE, paragraphes 470 à 477.
[210] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 18.
[211] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 4.
[212] CE, DDONC, paragraphe 86.
[213] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 19.
[214] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 19.

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

4.133 Deuxièmement, les CE font valoir que les États-Unis décrivent de manière erronée tant la nature des prêts FEM que le modèle "Ellis" des États-Unis. Elles expliquent que grâce à leur consultant, M. Ellis, les États-Unis établissent un point de repère du marché fondé sur une étude des rendements du capital à risque élevé. Les rendements du capital-risque se rapportent aux entreprises nouvelles à risque élevé, mais n'ont aucun lien avec les marchés de LCA et encore moins avec les programmes de LCA d'Airbus.[215] De plus, ainsi que l'indique M. Whitelaw, l'expert des CE, le point de repère Ellis comporte de graves erreurs méthodologiques qui lui font perdre toute utilité.[216] Entre autres choses, les CE font observer qu'il ressort de l'analyse effectuée par M. Whitelaw que les États-Unis surestiment la prime de risque par projet et déterminent des taux servant de repère gonflés en proportion[217], qui sont infirmés par un autre expert des États-Unis, M. Dorman.[218] En outre, aucune des autres méthodes auxquelles les États-Unis ont eu recours n'étaye le modèle Ellis erroné.[219]

4.134 Les CE font observer qu'elles montrent que les tentatives des États-Unis pour inférer un point de repère exagéré à partir, par exemple, d'une décision des CE en matière d'aide publique sont erronées.[220] Premièrement, la décision en matière d'aide publique citée par les États-Unis applique un critère juridique différent du critère énoncé dans l'Accord SMC.[221] Deuxièmement, cette décision a trait à une période différente de celle qui est en cause en l'espèce, et concerne un marché de produits différent – celui des aéronefs régionaux – qui présente des conditions de concurrence différentes de celles qui existent sur le marché des LCA.[222] En particulier, il est indiqué dans la décision que le marché communautaire des constructeurs d'aéronefs régionaux était qualifié de particulièrement "risqué" à cause de la "surcapacité", de la "faible demande sur le marché" et de la "présence évidente d'une capacité de production excessive".[223] On ne trouve pas ces caractéristiques sur le marché des LCA, où Airbus SAS est l'un des deux seuls concurrents mondiaux établis, peu de signes indiquant qu'une surcapacité pèse sur les marchés sur lesquels l'entreprise opère.[224] M. Whitelaw, l'expert des CE, observe qu'une faible demande sur le marché conjuguée à une importante surcapacité accroît sensiblement les risques généraux liés à la société et au produit, de sorte que les créanciers commerciaux exigeront une prime de risque plus élevée.[225]

4.135 Les CE font observer que le point de repère proposé par les États-Unis ne tient pas compte des conditions de financement pouvant être obtenues sur le marché.[226] Par contre, lorsque l'on considère les rendements obtenus par les participants au marché dans la branche de production des LCA – les fournisseurs partageant les risques d'Airbus qui investissent dans le même projet – les rendements repères sont bien inférieurs. Ces rendements fournissent un point de repère du marché idéal, car les fournisseurs partageant les risques comme les créanciers FEM assument des risques associés au même marché (celui des LCA), à la même société (Airbus) et au même projet.[227]

4.136 Troisièmement, les CE font observer que les critiques des États-Unis concernant le point de repère qu'elles utilisent sont également sans fondement. Elles estiment que la tentative tardive faite par les États-Unis pour interpréter ces instruments comme étant une sorte d'hybride de la créance et de

[215] CE, DDONC, paragraphes 94 à 98.
[216] CE, DDONC, paragraphes 102 à 105.
[217] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 10.
[218] CE, DDONC, paragraphes 106 à 110.
[219] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 20.
[220] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 38.
[221] CE, DCE, paragraphes 191 à 193.
[222] CE, DCE, paragraphes 194 et 195.
[223] CE, DCE, paragraphes 195 et 196.
[224] CE, DCE, paragraphe 199.
[225] CE, DCE, paragraphe 198.
[226] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 38.
[227] CE, déclaration finale, deuxième réunion, résumé analytique, paragraphe 7.

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

la participation au capital social est dénuée de fondement. Le modèle Ellis, qui repose sur le rendement du capital-risque, n'offre pas non plus de point de repère pour un instrument hybride.[228] Que l'on qualifie les prêts FEM de créances, de participations au capital social ou de titres hybrides, le profil de risque de ces instruments ressemble beaucoup à celui des contrats conclus par Airbus avec les fournisseurs partageant les risques. Les critiques formulées par les États-Unis concernant le point de repère des CE dénotent une compréhension erronée à la fois de la nature des accords conclus par Airbus avec les fournisseurs partageant les risques et du mécanisme de passation des marchés.[229]

4.137 Par exemple, les CE notent que les États-Unis affirment que le montant des sommes en jeu dans les contrats conclus avec des fournisseurs partageant les risques ôte en quelque sorte toute pertinence aux rendements obtenus par ces fournisseurs. Mais le taux de rentabilité est calculé par dollar; il n'est incontestablement pas fonction de l'importance du contrat en cause. De plus, les montants en jeu étaient élevés, ainsi que le montre le dossier confidentiel.[230]

4.138 Les CE notent aussi que les États-Unis affirment – sans élément à l'appui, selon elles – que certains fournisseurs partageant les risques ont obtenu un financement public. Mais même si ces fournisseurs ont obtenu un financement public, et même si ce financement conférait un avantage, il n'y a aucune raison de croire que cet avantage affectait les conditions dont ces fournisseurs étaient convenus avec Airbus. Pourquoi ces fournisseurs transmettraient-ils l'avantage allégué à Airbus? Les États-Unis n'avancent rien d'autre que des conjectures.[231] Les CE offrent des éléments de preuve dont elles affirment qu'ils montrent que même si ces fournisseurs devaient transmettre 100 pour cent de tout avantage procuré par le FEM à Airbus, la modification apportée aux taux servant de repère utilisés par les CE serait négligeable, et la prime serait encore bien inférieure à celle avancée par M. Ellis, l'expert des États-Unis.[232] Les CE considèrent que les États-Unis conjecturent aussi, sans offrir le moindre élément de preuve, que les conditions de ces accords de fourniture étaient affectées par la perspective d'obtenir d'autres contrats futurs avec Airbus. Or, il se pourrait fort bien que ce soit les fournisseurs – et non Airbus – qui détiennent le pouvoir de négociation. Bon nombre de ces fournisseurs possèdent une technologie unique grâce à laquelle ils sont la seule source viable pour certains contrats.[233]

4.139 Les CE examinent aussi un nouvel argument que les États-Unis et le Brésil ont avancé (sans raisonnement ni éléments de preuve à l'appui) à la deuxième réunion du Groupe spécial. Elles notent que les États-Unis font apparemment valoir que le FEM accordé à Airbus réduit le risque associé à Airbus elle-même, et fausse donc le point de repère fondé sur les fournisseurs partageant les risques. À ce propos, les CE relèvent que les fournisseurs partageant les risques sont exposés à deux types de risque – le risque associé au développement et le risque commercial. Il n'y a pas de raison pour que le FEM accordé à Airbus affecte d'une quelconque manière le montant ou la nature de ces risques. Plus fondamentalement, les fournisseurs partageant les risques ne savent pas si ni à quelles conditions Airbus recevra des prêts FEM. Sur quelle base nous est-il demandé de conclure que les fournisseurs partageant les risques accepteraient des rendements moindres compte tenu de la *possibilité* qu'Airbus reçoive un FEM, et à des conditions et même pour des montants dont ils n'ont pas connaissance? Les

[228] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 20.
[229] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 21.
[230] CE, PDFC, résumé analytique, paragraphe 6.
[231] CE, PDFC, résumé analytique, paragraphe 7.
[232] CE, DDOC, paragraphe 91.
[233] CE, PDFC, résumé analytique, paragraphe 8.

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

CE estiment qu'il n'y a aucun élément de preuve pour étayer une telle hypothèse spéculative, et qu'il faudrait la rejeter.[234]

4.140 Contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, les CE ont présenté des documents relatifs à un prêt commercial accordé à l'un des constructeurs associés d'Airbus comme un élément de preuve établissant qu'un financement similaire au FEM était disponible sur le marché commercial. Ainsi, les États membres ne sont pas les seuls fournisseurs d'un financement de projets comme le FEM. Les CE estiment que les États-Unis ont également tort lorsqu'ils font valoir qu'il y avait suffisamment de commandes à la date de signature de l'accord de financement pour rembourser complètement la banque. Elles soutiennent qu'elles démontrent que le créancier commercial a bien assumé un risque de livraison. En outre, elles n'allèguent pas que le risque assumé par la banque offrant ce prêt commercial est comparable à celui assumé par les États membres pour l'A380. De plus, la prime de risque par projet mesurée par l'UE est 2,5 fois plus élevée que la prime de risque prévue dans l'accord de prêt commercial. Les États-Unis voudraient que le Groupe spécial croie qu'elle est environ six fois plus élevée.[235]

4.141 Les CE se félicitent de l'aveu tardif des États-Unis selon lequel l'amélioration de la note donnée par Moody's aux émetteurs liés aux pouvoirs publics ne reflète pas l'incidence des prêts FEM. Les rapports de 2007 de Moody's, dont les CE estiment qu'ils ont été cités par les États-Unis d'une manière fallacieuse, traitent de cette amélioration, mais, selon les termes des États-Unis, ne sont "pas directement pertinents pour le présent différend".[236]

4.142 Toutefois, les CE notent que les États-Unis continuent de tenter de détourner l'attention du Groupe spécial de cet aveu en reformulant leur argument infondé selon lequel l'amélioration de la cote de crédit de référence dont bénéficie EADS est un avantage additionnel ou un "effet indirect" des prêts FEM. Premièrement, les CE notent la déclaration de M. Whitelaw selon laquelle une cote de crédit améliorée ne serait pas un "avantage additionnel" résultant des prêts FEM; au contraire, le point de repère prend pleinement en compte tout avantage résultant des subventions alléguées. Les États-Unis ne contestent pas que le rendement servant de repère représente le prix sur le marché du transfert de risque associé à ces prêts, et que tous les avantages connexes, directs et indirects, sont "achetés et payés".[237]

4.143 Deuxièmement, les CE rejettent la tentative faite par les États-Unis pour qualifier à nouveau cette amélioration de la cote de crédit d'"effet indirect" des prêts FEM.[238] Moody's confirme que l'amélioration de la cote de crédit de référence d'EADS découle de l'aspect "partage des risques" des prêts FEM, qui est également présent dans d'autres options disponibles sur le marché telles que le financement apporté par les fournisseurs partageant les risques.[239]

4.144 Troisièmement, à supposer a) qu'EADS ait bénéficié d'une amélioration de sa cote de crédit à cause d'un élément "partage des risques" des prêts FEM insuffisamment compensé et b) que cette cote plus élevée ait réduit le coût du capital d'EADS, les CE notent que les États-Unis n'ont fourni aucun élément de preuve établissant le *montant* de cette réduction.[240]

---

[234] CE, déclaration finale, deuxième réunion, résumé analytique, paragraphe 8. *Voir aussi* CE, DDFC, paragraphe 14.

[235] CE, PDFC, résumé analytique, paragraphe 9.

[236] CE, réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, paragraphe 3, *citant* États-Unis, réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, paragraphe 22.

[237] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, paragraphe 5.

[238] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, paragraphe 6.

[239] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, paragraphe 6.

[240] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, paragraphe 12.

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

4.145 Enfin, les CE notent que l'argument des États-Unis relatif à la cote de crédit n'améliore pas leur capacité à montrer l'existence d'effets défavorables du FEM. Dans une déclaration qu'ils ont fournie, les États-Unis font valoir que les "subventions au lancement" liées sont plus susceptibles de produire des effets défavorables que des subventions non liées qui génèrent simplement des liquidités additionnelles. Mais les liquidités dont il est allégué qu'elles sont générées par une réduction du coût du capital d'EADS ne seraient *pas* liées à un programme de LCA particulier et ne causeraient donc probablement pas d'effets défavorables.[241]

d) Taux de rendement

4.146 Les CE font valoir que les États-Unis sous-estiment les taux de rendement internes demandés par les pouvoirs publics européens[242] et sous-estiment par conséquent les rendements attendus liés à des prêts FEM individuels.[243] Premièrement, M. Ellis, l'expert des États-Unis, ne tient pas compte de l'analyse et des prévisions concernant le marché figurant dans l'analyse de rentabilité d'Airbus GIE ou d'Airbus SAS, qui éclairent les conditions des accords de prêt FEM individuels. En conséquence, M. Ellis omet un grand nombre de livraisons qui déclencheraient des versements en faveur des pouvoirs publics et amélioreraient les rendements.[244]

4.147 Deuxièmement, les États-Unis ne tiennent pas compte de l'effet de la taxation sur les rendements attendus.[245] En particulier, les CE notent que les sommes reçues au titre du FEM sont imposables, comme toute autre forme de revenu d'entreprise; une fois remboursés, le principal et les intérêts sont déduits lors du calcul du revenu imposable.[246] Il en résulte que les États membres des CE ont prêté des fonds d'une main et en ont récupéré une partie de l'autre.[247] Comme les États membres ont continué à déterminer les intérêts sur la base du *montant brut* du FEM accordé, les charges d'intérêt effectives afférentes au FEM dont Airbus s'est réellement servi étaient sensiblement plus élevées que le taux d'intérêt contractuel.[248]

e) A350

4.148 Enfin, les CE réfutent l'allégation des États-Unis selon laquelle il y a une mesure existante pour l'A350. En un mot, il n'y a rien eu d'autre qu'un engagement à négocier: il n'y a jamais eu d'accord de financement, de contrat de FEM, ou de versement de fonds pour l'A350. En fait, il n'y a pas de projet d'A350; Airbus SAS l'a abandonné au profit de l'A350 XWB.[249] Les CE expliquent que les États membres n'ont accordé aucun prêt FEM dans le cadre du programme de l'A350. Les allégations des États-Unis concernant ces prêts se rapportent donc à des mesures qui n'existent pas, et elles ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial.[250]

[241] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, paragraphe 13.
[242] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 10.
[243] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 39.
[244] CE, PCE, paragraphes 536 à 541.
[245] CE, PCE, paragraphes 542 à 547.
[246] CE, PCE, paragraphe 543.
[247] CE, PCE, paragraphe 545.
[248] CE, PCE, paragraphe 545.
[249] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 13.
[250] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 33.

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

D. QUESTION DE SAVOIR SI LES AIDES AU LANCEMENT QU'AIRBUS A REÇUES POUR L'A380, L'A340-500/600 ET L'A330-200 SONT DES SUBVENTIONS À L'EXPORTATION PROHIBÉES

1. Arguments des États-Unis

4.149 Les États-Unis font valoir que les aides au lancement qu'Airbus a reçues pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200 sont des subventions à l'exportation prohibées.[251] Ils font observer qu'une constatation de l'existence d'une subordination aux exportations comprend trois éléments: 1) l'"octroi" d'une subvention 2) qui est "lié" 3) "aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues".[252]

a) A380

4.150 Les États-Unis présentent d'abord leur allégation selon laquelle les subventions pour l'A380 sont des subventions à l'exportation prohibées. Ils expliquent que les pouvoirs publics britanniques, français, allemands et espagnols ont les uns et les autres accordé une aide au lancement à leurs sociétés Airbus respectives pour soutenir le développement de l'Airbus A380. Dans chaque cas, l'aide au lancement est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Par conséquent, pour chaque aide au lancement fournie pour l'A380, le premier élément de la démonstration de la subordination aux exportations existe.[253]

4.151 Selon les États-Unis, le deuxième élément de la démonstration de la subordination aux exportations est l'existence d'exportations ou de recettes d'exportation effectives ou prévues. Ils font valoir que les éléments de preuve se rapportant à la décision des pouvoirs publics liés à Airbus d'accorder une aide au lancement pour l'A380 démontrent non seulement que les pouvoirs publics prévoyaient ou escomptaient que le projet entraînerait des exportations ou des recettes d'exportation, mais aussi qu'ils savaient qu'Airbus développait l'A380 *essentiellement* pour le marché d'exportation et que les ventes à l'exportation seraient indispensables au succès du projet.[254]

4.152 Premièrement, en 1999 et 2000, au moment où les pouvoirs publics liés à Airbus discutaient d'une aide au lancement pour l'A380 avec Airbus, celle-ci indiquait qu'elle développait l'A380 essentiellement pour le marché d'exportation. Deuxièmement, les quatre accords d'aide au lancement conclus entre les pouvoirs publics liés à Airbus et Airbus prévoient chacun un niveau des ventes de l'A380 qui dépasse de beaucoup les 247 aéronefs de plus de 400 sièges qu'Airbus prévoyait de vendre en Europe, ce qui démontre que les pouvoirs publics prévoyaient des exportations. Troisièmement, les pouvoirs publics des quatre pays ont spécifiquement fait état du caractère mondial du projet de l'A380 et des ventes à l'exportation d'Airbus. Quatrièmement, lorsque Airbus a cherché à obtenir l'aide au lancement, elle a mis en avant les recettes d'exportation potentielles et a souligné l'importance des ventes à l'exportation pour le succès du projet. Cinquièmement, outre le fait que l'A380 est un projet axé sur l'exportation, Airbus elle-même est une société très axée sur l'exportation.[255]

4.153 Le troisième et dernier élément de la démonstration de la subordination d'une subvention aux résultats à l'exportation est que la subvention doit avoir été "liée" aux exportations ou recettes d'exportation prévues ou attendues. Les modalités des contrats d'aide au lancement elles-mêmes, ainsi que les éléments de preuve se rapportant à l'octroi de l'aide au lancement, démontrent l'existence d'un

[251] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 29.
[252] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 30.
[253] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 31.
[254] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 32.
[255] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 33.

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

tel lien. Premièrement, une caractéristique essentielle de l'aide au lancement est que les pouvoirs publics liés à Airbus lient le remboursement de l'aide aux ventes du modèle d'aéronef particulier qui est financé par l'aide au lancement. Si les ventes de l'aéronef ne correspondent pas aux attentes, le remboursement de l'aide est annulé ou reporté indéfiniment. Toutefois, Airbus a dit que la demande européenne totale concernant les aéronefs de plus de 400 sièges n'était que de 247 aéronefs. Cela signifie forcément que les pouvoirs publics liés à Airbus ont lié l'octroi de l'aide au lancement à la réalisation par Airbus de très nombreuses ventes à l'exportation.[256]

4.154 Les États-Unis notent que les faits se rapportant à l'octroi de l'aide au lancement pour l'A380 sont très semblables aux faits se rapportant au contrat de don dont le Groupe spécial *Australie – Cuir* a constaté qu'il était subordonné "en fait" aux résultats à l'exportation. D'autre part, les faits qui ont conduit le Groupe spécial *Australie – Cuir* à conclure que le contrat de prêt en cause dans ce différend n'était pas subordonné "en fait" aux résultats à l'exportation sont totalement absents des contrats concernant l'A380.[257]

b) A340-500/600 et A330-200

4.155 Les États-Unis passent ensuite à leurs allégations selon lesquelles les subventions pour l'A340-500/600 et l'A330-200 sont des subventions à l'exportation prohibées. Dans leur communication, ils affirment que les mêmes types de faits qui démontrent la subordination aux exportations de l'aide au lancement pour l'A380 démontrent aussi que l'aide au lancement accordée par les pouvoirs publics français et espagnols pour l'A340-500/600 et l'aide au lancement accordée par les pouvoirs publics français pour l'A330-200 sont subordonnées aux exportations et donc prohibées au titre de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC.[258]

c) Subordination aux exportations

4.156 Dans leur déclaration liminaire à la première réunion du Groupe spécial, les États-Unis font valoir que les CE n'ont pas réfuté leur allégation *prima facie* selon laquelle l'aide au lancement pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200 est subordonnée aux résultats à l'exportation.[259] Ils soutiennent que les CE décrivent de façon inexacte le critère juridique relatif à la "subordination" et n'appliquent pas les éléments de preuve à ce critère.[260] Ils notent qu'elles disent que le Royaume-Uni a tenu compte des prévisions de ventes d'Airbus pour décider d'accorder l'aide au lancement, et que la décision des pouvoirs publics de lier le remboursement de l'aide au lancement aux ventes a permis de répartir le risque entre la société et le Royaume-Uni. Mais selon eux, cela ne fait que démontrer ce qu'ils avancent: les pouvoirs publics liés à Airbus ont accordé des prêts non garantis et subventionnés à la condition qu'Airbus rembourse les fonds au moyen de prélèvements sur les ventes. À leur avis, les faits démontrent qu'en raison de la nature du produit et de la nature du marché de ce produit, les pouvoirs publics savaient qu'Airbus ne pouvait respecter cette condition qu'en exportant. Ils font valoir que, par conséquent, les subventions sont liées aux résultats à l'exportation.[261]

4.157 Les États-Unis notent que les CE admettent que l'aide au lancement est une subvention, même selon leurs autres points de repère erronés[262], et que les pouvoirs publics liés à Airbus s'attendaient à ce que celle-ci rembourse l'aide au lancement et prévoyaient par conséquent l'exécution du versement

[256] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 34.
[257] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 35.
[258] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 36.
[259] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 8.
[260] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 8.
[261] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 9.
[262] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 8.

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

conditionnel.[263] De plus, ils notent que les CE reconnaissent apparemment que les pouvoirs publics liés à Airbus prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation.[264]

4.158 Les États-Unis affirment que les CE indiquent qu'ils font valoir que l'octroi de l'aide au lancement est lié aux exportations ou recettes d'exportations prévues uniquement parce que les pouvoirs publics liés à Airbus s'attendaient à ce que les modèles de LCA mis au point du fait de cette aide soient exportés. Or, selon eux, ils ne font pas valoir que c'est seulement en raison des attentes des pouvoirs publics en matière d'exportations ou de recettes à l'exportation que l'octroi de l'aide au lancement est subordonné aux résultats à l'exportation. Ils estiment qu'il est incontestable que ces attentes tiennent une place importante. Mais le fait que la décision d'octroyer une aide au lancement a été prise par les pouvoirs publics sur la base et en échange de l'engagement d'Airbus d'adopter une stratégie impliquant nécessairement des exportations est tout aussi important. Les attentes des pouvoirs publics – comme nous l'apprennent les analyses de rentabilité d'Airbus, les prévisions concernant le marché mondial et les demandes d'aide au lancement, ainsi que les appréciations critiques des projets réalisées par les pouvoirs publics eux-mêmes – ont constitué une condition préalable fondamentale à leurs décisions d'octroyer une aide au lancement.[265]

4.159 Les États-Unis précisent que, contrairement à ce que les CE donnent à entendre, ils n'ont jamais fait valoir qu'une des dispositions des contrats d'aide au lancement rendait en soi l'aide au lancement subordonnée aux exportations. Ils expliquent qu'ils ont examiné tous les faits collectivement et ont montré qu'ensemble, ils démontraient que la fourniture d'une aide au lancement était subordonnée aux résultats à l'exportation. Dans le même ordre d'idée, il est remarquable que les CE omettent d'évoquer les déclarations et les garanties figurant dans certains de ces contrats, qui démontrent incontestablement l'existence du lien avec les exportations prévues.[266]

4.160 Les États-Unis font valoir qu'en répondant à leur démonstration selon laquelle certaines aides au lancement octroyées constituent des subventions à l'exportation prohibées, les CE font plusieurs erreurs fondamentales. Selon eux, elles adoptent le point de vue erroné selon lequel le lien entre les résultats à l'exportation et l'octroi d'une subvention doit être un lien condition-conséquence, ou "si-alors", pour que la subvention soit prohibée au sens de l'article 3 de l'Accord SMC. Ils font valoir cependant non seulement que le terme "conséquence" n'est pas utilisé à l'article 3.1 a) ni dans la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, mais aussi que la référence expresse aux "exportations ou recettes d'exportation {…} prévues" faite dans la note de bas de page 4 signifie qu'une subvention est subordonnée aux résultats à l'exportation même si elle est accordée avant "la réalisation factuelle future" des exportations – et non en "conséquence" de cette réalisation. Les États-Unis ajoutent que cette interprétation est étayée par les constatations des Groupes spéciaux chargés d'examiner les affaires *Canada – Aéronefs* et *Australie – Cuir*.[267] À cet égard, ils font valoir que les CE rapportent de façon inexacte les constatations formulées dans les affaires *Canada – Aéronefs*, *Australie – Cuir* et *Canada – Automobiles*.[268]

4.161 De l'avis des États-Unis, les CE aggravent leur erreur en formulant une série d'arguments qui visent à démontrer l'absence de lien entre l'octroi de l'aide au lancement et les résultats à l'exportation. Leurs efforts sont finalement vains car elles se fondent sur une présentation erronée de l'argument des États-Unis (les accusant, par exemple, à tort de confondre prévisions de résultats à l'exportation et lien avec ces résultats) tout en insistant sur divers points dénués de pertinence (comme la possibilité

[263] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 1.
[264] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 8.
[265] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 19.
[266] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 9.
[267] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 20.
[268] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 3.

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

qu'Airbus choisisse de rembourser de façon anticipée les montants de l'aide au lancement et la conformité des prévisions des pouvoirs publics concernant les ventes de LCA avec les pratiques commerciales rationnelles).[269]

4.162 Les États-Unis affirment que leur affirmation selon laquelle les très nombreux éléments de preuve dont ils se sont servis pour établir l'existence d'un lien de cette nature dans chacun des contrats d'aide au lancement en cause montrent bien qu'ils ne confondent pas prévisions de résultats à l'exportation et lien avec ces résultats. Selon eux, les contrats consistent en un engagement des pouvoirs publics de verser une aide au lancement selon un calendrier établi, en échange d'un engagement de résultat de la société, qui devra rembourser les montants de l'aide au lancement sur la base d'un prélèvement déterminé par vente sur un nombre de ventes convenu. Le nombre de ventes sur lequel l'aide au lancement doit être remboursée est si grand par rapport à la demande dans les CE du modèle de LCA visé qu'il suppose nécessairement des exportations pour pouvoir être atteint. Les dispositions en matière de remboursement des contrats d'aide au lancement établissent qu'une condition essentielle à l'octroi de cette aide est l'engagement d'exporter. D'autres dispositions de ces contrats viennent également renforcer cet argument.[270]

4.163 Les États-Unis notent que les CE admettent que les pouvoirs publics liés à Airbus s'attendaient que celle-ci rembourse l'aide au lancement. Étant donné que les remboursements de l'aide au lancement se font sur la base de prélèvements et compte tenu des calendriers de remboursement convenus dans le cadre des contrats d'aide au lancement, cela ne serait possible dans le cas de l'A380, de l'A340-500/600 et de l'A330-200 qu'au moyen d'exportations importantes. D'autres éléments de preuve, y compris d'autres dispositions des contrats d'aide au lancement, étayent aussi une constatation de l'existence d'une subordination aux exportations. En réponse, les CE font d'abord valoir que des exportations sont prévues uniquement dans les cas où elles "seront effectuées", amalgamant ainsi les concepts d'exportations "effectives" et d'exportations "prévues". Toutefois, les États-Unis font valoir que comme l'Organe d'appel l'a expliqué dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, le terme "prévu" signifie "attendu".[271]

4.164 Selon les États-Unis, les CE aggravent leur erreur en donnant de l'Accord SMC une lecture qui inclut un nouveau texte, soutenant, par exemple, qu'une subvention est subordonnée aux résultats à l'exportation seulement si "les modalités de la mesure varient, en droit ou en fait, selon que les résultats en matière de ventes ont été obtenus sur le marché intérieur ou sur les marchés d'exportation". Et elles répondent à des arguments que les États-Unis n'avancent pas, tels que l'argument selon lequel le simple fait de s'attendre à ce que le bénéficiaire d'une subvention exporte fait que l'octroi de cette subvention est subordonné aux exportations.[272]

4.165 Les États-Unis affirment que la tentative des CE de rejeter des éléments de preuve démontrant la subordination *de facto* aux exportations s'articule autour de leur hypothèse erronée selon laquelle les modalités d'une subvention subordonnée aux exportations doivent varier expressément selon la destination d'une vente particulière.[273] Ils font valoir que pour tenter de montrer que les États-Unis confondent d'une certaine façon "les résultats à l'exportation" et les simples "résultats", les CE interprètent les éléments de preuve d'une manière erronée. Ils notent qu'elles affirment à de multiples reprises que les modalités de remboursement énoncées dans les contrats d'aide au lancement sont "neutres quant à l'origine" et que les éléments de preuve ne montrent pas que ces modalités "diffèrent un tant soit peu selon qu'il s'agit des CE ou du reste du monde". Mais ces observations ne portent pas

[269] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 21.
[270] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 22.
[271] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 1.
[272] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 2.
[273] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 3.

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

sur le vrai problème. De fait, elles laissent entendre qu'il existe un critère qui n'a absolument aucun fondement dans l'Accord SMC. Cet accord ne dispose pas qu'une subvention est subordonnée aux résultats à l'exportation, et par là même interdite, uniquement si l'instrument liant la subvention à des exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues fait expressément la distinction entre les ventes sur le marché intérieur et les ventes à l'exportation. De plus, les modalités de remboursement énoncées dans les contrats d'aide au lancement ne sont "neutres quant à l'origine" que si on les considère dans l'abstrait, sans prendre en compte les réalités du marché sur lequel sont vendus les modèles de LCA en cause.[274]

4.166 Les États-Unis font valoir que, s'agissant de leur présentation erronée de l'argument des États-Unis concernant la subordination aux exportations, les CE affirment qu'il existe une incompatibilité entre la démonstration que l'aide au lancement confère un avantage à Airbus et la démonstration que l'octroi de cette aide est subordonné aux résultats à l'exportation, faites toutes les deux par les États-Unis. Néanmoins, le fait que les pouvoirs publics liés à Airbus prévoient une rentabilité de l'aide au lancement n'est pas en contradiction avec la démonstration que cette aide confère un avantage. Et le fait que la rentabilité ne leur est pas garantie n'est pas en contradiction avec la démonstration que l'octroi de l'aide au lancement est lié aux exportations prévues.[275]

4.167 Les États-Unis font valoir aussi que, s'agissant toujours de leur présentation erronée de l'argument des États-Unis concernant la subordination aux exportations, les CE affirment que, selon cet argument, "les contributions financières pour lesquelles une rentabilité est anticipée (comme les prêts) pourront plus facilement faire l'objet d'une constatation selon laquelle elles incluent une subvention subordonnée aux résultats à l'exportation prohibée que les contributions financières consistant simplement en dons". Toutefois, ce n'est pas parce qu'une rentabilité est anticipée que l'aide au lancement est subordonnée aux exportations, mais parce que l'octroi de cette aide est conditionnée à l'engagement d'Airbus de rembourser l'aide sur des niveaux de ventes qui supposent nécessairement des exportations. Le rapport du Groupe spécial sur l'affaire *Australie – Cuir*, dans lequel il a été constaté qu'un contrat de don était subordonné aux exportations, contrairement à un contrat de prêt avec le même bénéficiaire, vient effectivement réfuter l'argument des CE.[276]

4.168 Les États-Unis considèrent qu'un autre aspect de la vaine tentative des CE de démontrer l'absence de lien entre l'octroi de l'aide au lancement et les exportations prévues est le fait qu'elles se réfèrent à la possibilité pour Airbus de rembourser de façon anticipée les montants de l'aide au lancement. Cet argument est dénué de pertinence puisque, entre autres choses, à la différence du remboursement sur le nombre de livraisons spécifié dans le contrat d'aide au lancement, le remboursement anticipé n'est pas une obligation. S'agissant de l'affirmation des CE selon laquelle l'aide au lancement n'est pas subordonnée aux résultats à l'exportation parce qu'Airbus pouvait en théorie accélérer volontairement ses remboursements de l'aide au lancement, les États-Unis expliquent que le simple fait qu'il soit permis à Airbus de rembourser l'aide au lancement à tout moment ne veut pas dire que le remboursement à la livraison n'est pas une obligation.[277] De même, la référence faite par les CE à la "garantie" fournie par des entités liées à la société dans certains contrats d'aide au lancement ne vient pas étayer leur argument car il ne s'agit pas de garanties de remboursement de l'aide au lancement. Ces garanties prévoient simplement qu'au cas où la société ne rembourserait pas les pouvoirs publics dans les délais voulus après la livraison d'un aéronef, les pouvoirs publics pourraient demander le remboursement à la société mère.[278]

[274] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 27.
[275] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 23.
[276] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 24.
[277] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 3.
[278] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 25.

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

4.169 De plus, les États-Unis notent que les CE proposent certaines "contre-explications" concernant la décision des pouvoirs publics liés à Airbus de conditionner l'octroi de l'aide au lancement à l'engagement d'Airbus de rembourser cette aide sur des niveaux de ventes qui supposent nécessairement des exportations. Toutefois, ils font valoir que ces explications portent non pas sur l'existence d'un lien contractuel entre l'aide au lancement et les résultats à l'exportation, mais plutôt sur les motivations des pouvoirs publics pour établir un lien.[279]

4.170 Les États-Unis considèrent que les CE présentent leurs arguments de manière erronée. Par exemple, concernant la pertinence de la motivation des pouvoirs publics pour déterminer la subordination aux exportations, dans l'examen qu'elles font au paragraphe 129, les CE citent complètement hors contexte des extraits de la deuxième communication écrite des États-Unis. Dans le passage en question, les États-Unis répondaient à l'argument dit des "contre-explications" des CE. Ils estiment que même si les motivations des pouvoirs publics pour fournir une aide au lancement n'étaient pas liées aux exportations, cela ne romprait pas le lien entre la fourniture de l'aide au lancement et les exportations prévues. Cela ne veut pas dire que l'existence d'une motivation des pouvoirs publics pour soutenir les exportations ne serait pas pertinente pour une constatation établissant que la fourniture de l'aide au lancement est subordonnée aux exportations.[280]

4.171 Les États-Unis notent qu'au paragraphe 144 de leur deuxième déclaration orale, les CE affirment être déconcertées par l'utilisation par les États-Unis des expressions "condition préalable" et "fondement" dans leur deuxième communication écrite; elles affirment la même chose au paragraphe 151 de leur déclaration en ce qui concerne le mot "engagement". Ils notent que les CE disent que ces expressions ne figurent pas à l'article 3.1 a) ni dans la note de bas de page 4 de l'Accord SMC. Selon eux, les CE réfutent un argument qu'ils n'ont pas formulé. Ils soulignent que le mot clé qui figure effectivement dans la note de bas de page 4 est le mot "lié". L'octroi d'une subvention doit être "lié aux" exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues. Il peut y avoir plusieurs moyens d'établir l'existence de ce rapport "lié à". Par exemple, ce pourrait être lorsque les exportations prévues sont une condition préalable ou un fondement de la fourniture d'une subvention.[281] Les États-Unis considèrent que pour l'examen de la question de la subordination aux exportations, les CE voudraient que le Groupe spécial ne tienne pas compte du texte de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC et, en particulier, des expressions clés "lié aux" et "exportations … prévues".[282]

4.172 Un autre élément qui démontre que les CE essaient de créer une confusion entre les questions et les arguments pertinents est le fait qu'au paragraphe 148 de leur deuxième déclaration orale, elles accusent les États-Unis d'avoir établi de "nouvelles allégations" concernant la subordination aux exportations. Ce que les CE appellent de "nouvelles allégations" ne sont rien d'autre que des précisions sur la façon dont certains éléments de preuve présentés dans le contexte de la première communication écrite des États-Unis établissent l'existence du lien entre la fourniture d'une aide au lancement et les exportations prévues.[283]

4.173 Les États-Unis estiment que l'argument des CE est également vicié par leur interprétation erronée du rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir*. Contrairement à la façon dont les CE l'ont présenté, le fait que le bénéficiaire de la subvention en cause dans cette affaire était l'unique exportateur de cuir pour automobiles était pertinent, mais pas déterminant (comme l'était le statut de participant à un programme antérieur du bénéficiaire). Et, de toute façon, Airbus est le seul

[279] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 26.
[280] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 6.
[281] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 7.
[282] États-Unis, déclaration finale, première réunion, résumé analytique, paragraphe 20.
[283] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 8.

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

exportateur communautaire de LCA. Les CE font également abstraction de données de fait essentielles, y compris le fait que l'un des versements à titre de don en cause dans l'affaire *Australie – Cuir* avait été effectué avant que n'ait eu lieu l'une quelconque des exportations prévues. Les CE font abstraction des obligations de remboursement sur la base des ventes qui sont énoncées dans les contrats d'aide au lancement, et qui distinguent ces derniers du contrat de prêt visé dans l'affaire *Australie – Cuir*. Et elles font abstraction du fait que la garantie de remboursement à laquelle le Groupe spécial *Australie – Cuir* faisait référence est tout à fait différente des "garanties" prévues par certains contrats d'aide au lancement.[284]

4.174 Enfin, les États-Unis font valoir que le recours par les CE à certaines parties des travaux préparatoires de l'Accord SMC est peu judicieux. Ils estiment que l'affirmation des CE selon laquelle la façon dont ils conçoivent l'article 3.1 a) aboutirait à des résultats manifestement absurdes ou déraisonnables s'appuie sur des arguments qu'ils n'ont pas formulés.[285] Ils font valoir que contrairement à ce que disent les CE, il n'est pas vrai que, selon le point de vue des États-Unis, chaque prêt consenti dans un secteur mondialisé constituerait une subvention subordonnée aux exportations. Les prêts types sont remboursés à partir des liquidités générales du débiteur, et non à partir d'un flux de recettes particulier qui est nécessairement lié aux exportations. Les États-Unis font valoir que c'est parce que l'aide au lancement, selon les modalités du contrat d'aide au lancement, est liée à des niveaux de ventes qui ne peuvent être atteints qu'au moyen d'exportations qu'elle est subordonnée aux exportations.[286]

2. Arguments des Communautés européennes

4.175 Les CE notent que les États-Unis allèguent que sept mesures en cause comportent des subventions subordonnées, en droit ou 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. Elles contestent à la fois la description que les États-Unis font du cadre juridique et les inférences qu'ils tentent de tirer des faits qu'ils affirment et des éléments de preuve qu'ils fournissent.[287]

4.176 Les CE rejettent les affirmations des États-Unis selon lesquelles chacune des sept mesures constitue une subvention subordonnée aux exportations. Elles soutiennent qu'elles énoncent le critère juridique correct et démontrent que les États-Unis n'ont pas produit le moindre élément de preuve qui pourrait amener à la conclusion que l'une quelconque des sept mesures comporte une subvention subordonnée aux exportations.[288]

a) Observations préliminaires

4.177 Selon les CE, dans leurs allégations concernant des subventions prohibées, les États-Unis n'ont ni établi ni démontré l'existence et la teneur précise d'une mesure unique ou générale tenant d'un programme de subventions, "en tant que telle" ou autrement, qu'elle soit appelée "aide au lancement" ou d'une autre manière[289], et même s'il était constaté que les mesures pertinentes en cause comportaient des subventions aux producteurs communautaires actuels de LCA (*quod non*), elles ne seraient pas des subventions subordonnées aux exportations.[290] De fait, selon les CE, les États-Unis formulent leurs allégations par référence à chacune des sept mesures distinctes et différentes qu'ils

[284] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 28.
[285] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 29.
[286] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 19.
[287] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 42.
[288] CE, PCE, paragraphes 556 à 558.
[289] CE, DCE, paragraphe 218.
[290] CE, PCE, paragraphes 557 et 558.

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

indiquent[291], auxquelles les CE se réfèrent au moyen de l'intitulé de la mesure considérée.[292] Les CE soutiennent que c'est une conséquence de la décision des États-Unis de formuler leurs allégations par référence aux faits et éléments de preuve allégués propres à chacune des sept mesures.[293] Selon elles, le Groupe spécial doit évaluer chacune des allégations des États-Unis individuellement[294], en se référant aux éléments de preuve spécifiques fournis par ces derniers en ce qui concerne cette allégation et cette mesure, et en pesant les éléments de preuve par référence à l'affirmation spécifique des États-Unis à l'appui de laquelle ils ont été produits.[295]

4.178 Les CE font observer que les États-Unis confirment et soulignent à plusieurs reprises qu'ils formulent leurs allégations sur la base de subventions alléguées dont ils allèguent qu'elles sont subordonnées à des exportations "prévues" et ne formulent pas d'allégations sur la base de subventions alléguées subordonnées à des exportations "effectives". Les CE font valoir que le Groupe spécial doit examiner uniquement les allégations formulées par les États-Unis et n'est pas habilité à examiner la moindre supposée subvention subordonnée à des exportations "effectives".[296]

4.179 Selon les CE, les allégations des États-Unis à l'encontre des sept mesures sont des allégations à la fois "en droit" et "en fait".[297] Les CE invitent le Groupe spécial à aborder ces allégations (qu'elles jugent ambiguës et peu claires)[298] et l'interprétation juridique de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 d'une manière systématique et cohérente, eu égard aux règles d'interprétation énoncées dans la Convention de Vienne[299], qui prenne en compte la conception et l'architecture générales de la disposition, en donnant sens à tous ses termes, en ce qui concerne aussi bien des subventions spécifiques que des programmes de subventions.[300] Elles font valoir que, du fait qu'il y a un critère unique[301], il est impératif de comprendre en quoi consiste le critère "en droit" avant de procéder à l'examen de toute allégation "en fait".[302]

4.180 Les CE font valoir que, s'agissant tant des allégations "en droit" que des allégations "en fait", les États-Unis n'ont démontré pour aucune des sept mesures l'existence de l'un quelconque des trois éléments requis de manière cumulative pour qu'il y ait une subvention subordonnée aux exportations: une subvention; une subordination; des résultats à l'exportation. Par conséquent, si le Groupe spécial se prononce en faveur des CE en ce qui concerne l'un quelconque de ces trois éléments prescrits, il pourra appliquer le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne les deux autres.[303]

4.181 S'agissant de la subvention, les CE n'admettent pas que les États-Unis ont démontré que l'une quelconque des sept mesures était une subvention.[304] En outre, elles font valoir que la subordination à

---

[291] CE, PCE, paragraphe 555.
[292] CE, PCE, notes de bas de page 478, 485, 487, 489, 490, 492 et 493.
[293] CE, DCE, paragraphe 219.
[294] CE, PCE, paragraphe 561.
[295] CE, PCE, paragraphes 613, 614, 674 et 678. CE, réponse non confidentielle à la question n° 79 du Groupe spécial après la première audience, paragraphes 132 et 142; CE, DDONC, paragraphe 133.
[296] CE, PCE, paragraphe 564.
[297] CE, PCE, paragraphe 562.
[298] CE, PCE, paragraphe 560; CE, PDONC, paragraphes 69 et 79; CE, DDONC, paragraphe 115.
[299] CE, PCE, paragraphe 561; CE, PDONC, paragraphes 70 et 73; CE, DDONC, paragraphes 114 et 116.
[300] CE, DCE, paragraphe 244; CE, DDONC, paragraphes 117 à 126; CE, réponse à la question n° 216 du Groupe spécial, paragraphes 520 à 527.
[301] CE, PCE, paragraphe 606.
[302] CE, PDONC, paragraphes 71 et 74; CE, DDONC, paragraphe 117; CE, réponse à la question n° 216 du Groupe spécial, paragraphes 520 à 527.
[303] CE, PCE, paragraphes 557 et 558; CE, PDONC, paragraphe 74.
[304] CE, PCE, paragraphe 554.

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

laquelle il est fait référence à l'article 3.1 concerne la subvention, et non la seule contribution financière. Elles font valoir qu'étant donné que les États-Unis confirment qu'ils cherchent à démontrer l'existence d'une subordination pour la seule contribution financière, leurs allégations doivent donc être rejetées.[305]

4.182 S'agissant de la subordination, les CE rappellent que les termes "subordonné à" et "lié à" sont synonymes[306] et qu'ils renvoient à un concept "si-alors", qui n'est pas fondé sur la prévision, la prise en considération ou la motivation.[307] Elles citent le *Black's Law Dictionary* à l'appui de leurs arguments concernant l'interprétation correcte des termes "subordonné" ou "condition".[308]

4.183 Les CE soutiennent que les États-Unis interprètent le terme "effectives" comme s'il signifiait "réelles" – c'est-à-dire, qui s'est "effectivement" produit par le passé ou se produira "effectivement" dans le futur; et le terme "prévues" (conjointement au terme "effectives"), comme s'il voulait dire "potentielles", de sorte que, selon eux, et en particulier dans le cas d'une subvention spécifique, la question de savoir si les exportations "prévues" ont "effectivement" lieu est dénuée de pertinence lorsqu'il s'agit de savoir s'il y a ou non une subvention subordonnée aux résultats à l'exportation. Pour les États-Unis, la condition requise n'est donc pas l'exportation, mais "la prévision" de l'exportation; cela suppose nécessairement un examen de l'"état d'esprit" ou de l'"intention" présumé d'une personne physique dont les pensées sont imputables au Membre défendeur, une simple prévision, prise en considération ou motivation suffisant à démontrer qu'il y a subordination – une approche que les CE jugent intrinsèquement incorrecte et juridiquement erronée.[309] Les CE soutiennent que les États-Unis fondent leurs arguments sur des termes comme "precondition" (condition préalable) et "predicate" (fondement) qui ne figurent pas dans le texte de l'Accord SMC.[310]

4.184 Selon les CE, pour bien saisir l'interprétation correcte de l'expression "effectives ou prévues", il convient d'effectuer une analyse systématique, en distinguant le cas d'une subvention spécifique de celui d'un programme de subventions. Pour les CE, l'expression "effectives ou prévues" indique clairement que la prohibition énoncée à l'article 3.1 a) et dans la note de bas de page 4 couvre toutes les exportations effectuées avant ou après la promulgation de la mesure établissant la subordination, dans le cas où le fait d'exporter donne ou donnerait pleinement droit à une subvention. Le moment auquel une exportation ou un versement a lieu ne fait aucune différence au fond.[311] De ce fait, en particulier dans le cas d'une subvention spécifique, les CE font valoir que l'interprétation correcte est que le terme "effectives" désigne des exportations qui existent (c'est-à-dire qui ont déjà eu lieu) au moment où la subvention est réputée exister au sens de l'article premier de l'Accord SMC; et le terme "prévues" (aussi conjointement au sens du terme "effectives") désigne des exportations qui n'ont pas encore eu lieu au moment où la subvention est réputée exister, mais qui auront lieu dans le futur.[312] Les CE font valoir que leur position est étayée par le contexte et l'objet et le but, et est confirmée par les travaux préparatoires.[313]

4.185 Les CE font observer que si l'interprétation des États-Unis était acceptée, des constatations de l'existence de subventions subordonnées aux exportations seraient plus probables dans le cas de

[305] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 23.
[306] CE, PCE, paragraphe 581.
[307] CE, PDONC, paragraphe 76.
[308] CE, DDONC, paragraphe 119 et note de bas de page 89.
[309] CE, DCE, paragraphe 233; CE, réponse à la question n° 217 du Groupe spécial, paragraphes 528 à 530 et 533 à 535.
[310] CE, DDONC, paragraphe 145.
[311] CE, DDONC, paragraphes 117 à 126 et 142.
[312] CE, DCE, paragraphes 232 à 250; CE, DDONC, paragraphes 117 à 131 et 142; CE, réponse à la question n° 175 du Groupe spécial, paragraphes 70 à 73.
[313] CE, DCE, paragraphes 248 et 249.

petites économies ou d'économies tributaires des exportations ou dans le cas de marchés mondiaux[314] parce que les exportations pèseraient plus lourd dans l'ensemble des considérations potentielles.[315] C'est précisément le concept de subordination qui protège contre un tel résultat. Les CE estiment que les États-Unis expriment une adhésion de pure forme à ce principe; mais l'ignorent en pratique dans leurs communications au Groupe spécial.[316]

4.186 Les CE soulignent en ce qui concerne particulièrement cette question, que les États-Unis ne font aucun cas de la conception et de l'architecture générales de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4. Les mots "effectives ou prévues" figurant dans la note de bas de page 4 confirment que la disposition prend en compte tout l'éventail des possibilités, c'est-à-dire les exportations qui existent au moment même de l'octroi initial (exportations effectives) ainsi que les exportations qui ont lieu dans le futur (exportations prévues); et tout l'éventail des éléments de preuve. La note de bas de page 4 transforme le critère juridique fondamental de la subordination, qui passe de "si-alors" à "à cause de". La "relation causale" pourrait être (ou pourrait ne pas être) une preuve de la subordination, mais elle ne doit pas en soi être confondue avec la subordination, tout comme "la prévision" d'exportations ne doit pas être confondue avec la subordination.[317] De l'avis des CE, les États-Unis ne font rien pour démontrer pourquoi et comment les éléments de preuve qu'ils fournissent au sujet de la "relation causale" alléguée prouvent l'existence et la teneur précise d'une subvention subordonnée aux exportations, notamment s'agissant d'un supposé programme de subventions. Par conséquent, au regard de ce qu'ils disent, les États-Unis n'établissent pas *prima facie* le bien-fondé de leur allégation car elle repose sur cette fausse prémisse. Les répercussions systémiques de l'interprétation avancée par les États-Unis, si elle était acceptée, videraient effectivement de son sens la prescription relative à la subordination en transformant une prohibition fondée sur la subordination en une prohibition fondée sur une espèce de critère reposant sur la "motivation" ou les "effets".[318] Ce n'est pas ce dont sont convenus les Membres. Les CE ajoutent que leur interprétation de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC et de la note de bas de page 4 est confirmée par les travaux préparatoires.[319]

4.187 Les CE considèrent que les États-Unis, confondant différentes questions de fait et de droit, font référence à certains documents pouvant traiter de la question de la *prévision,* de la prise en considération ou de la motivation et affirment qu'ils ont ainsi démontré l'existence de subventions subordonnées aux exportations. Or, selon elles, il est impossible de déterminer dans la première communication écrite des États-Unis comment les faits affirmés et les éléments de preuve fournis étayent effectivement la conclusion juridique alléguée, en particulier en ce qui concerne la *subordination* requise. En effet, l'argumentation des États-Unis se résume à l'affirmation selon laquelle la prévision des ventes plus la vocation exportatrice sur un marché mondial démontrent l'existence d'une subvention subordonnée aux exportations, affirmation qui a été rejetée à de nombreuses reprises par des groupes spéciaux et l'Organe d'appel dans des affaires antérieures.[320]

4.188 Les CE font valoir qu'une simple prévision, voire une prise en considération ou une motivation, ne constitue pas une subordination. Elles soutiennent que les dispositions identifiées par les États-Unis dans le cadre de chacune des sept mesures prévoient non pas une subvention à l'exportation, mais un *remboursement* au moment de la vente, ce qui est l'inverse d'une subvention. Elles expliquent que la disposition relative au remboursement contient une subordination au sens

[314] CE, DCE, paragraphe 229.
[315] CE, DDONC, paragraphe 129.
[316] CE, DCE, paragraphe 230.
[317] CE, PCE, paragraphes 630 à 633; CE, réponse à la question n° 175 du Groupe spécial, paragraphes 70 à 73.
[318] CE, DCE, paragraphe 245.
[319] CE, PCE, paragraphe 559.
[320] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 46.

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

d'une condition énoncée en termes juridiques (la vente) dont le respect futur dans les faits aura une conséquence juridique (l'acceptation par la société du remboursement des pouvoirs publics). Toutefois, elles maintiennent qu'il ne s'agit pas de la subordination prescrite à l'article 3.1 a) et dans la note de bas de page 4 de l'Accord SMC. Ce n'est pas en combinant la vocation exportatrice (ou la prévision d'exportations sur un marché mondial) et une subordination non pertinente que les États-Unis vont créer la subordination aux exportations.[321] Les CE estiment que la position des États-Unis est incompatible avec les décisions rendues dans les affaires *Australie – Cuir pour automobiles II* et *Canada – Aéronefs*.[322]

4.189 En tout état de cause, quelle que soit la façon dont l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4 de l'Accord SMC sont interprétés, les CE soutiennent que les faits affirmés et les éléments de preuve fournis par les États-Unis ne démontrent pas que l'une quelconque des sept mesures est une subvention subordonnée aux exportations.

4.190 S'agissant des résultats à l'exportation, selon les CE, les États-Unis font en fait valoir qu'une subvention subordonnée aux résultats tout court serait prohibée; alors que ce sont seulement les subventions subordonnées aux résultats *à l'exportation* qui sont prohibées. Les CE expliquent que le texte de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 fait référence à plusieurs reprises aux résultats à l'exportation, alors que les États-Unis font valoir qu'il existe une condition de résultats. Elles trouvent des éléments étayant leur argument dans le contexte de la Liste exemplative de subventions à l'exportation figurant à l'Annexe I de l'Accord SMC, qui fait référence à plusieurs reprises aux exportations et/ou au fait de les "privilégier"; dans l'article XVI:1 et l'article XVI:2 du GATT de 1994 (qui font référence aux effets des subventions neutres et des subventions à l'exportation, respectivement); et dans l'article 3.1 b) de l'Accord SMC, qui vise les subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. Les CE trouvent d'autres éléments à l'appui de leur argument dans l'objet et le but exprimés dans le Préambule du GATT de 1994 et dans la conception et l'architecture générales de l'Accord SMC. Selon elles, les subventions subordonnées aux exportations sont prohibées parce que de telles mesures constituent une méthode particulièrement efficace de cloisonnement des marchés, du fait qu'elles permettent aux Membres de créer une incitation à l'exportation pour les sociétés tout en évitant que les prix intérieurs ne soient tirés vers le bas, ce qui va à l'encontre de l'objectif fondamental de promotion d'un commerce international loyal énoncé dans les Accords de l'OMC. Toutefois, comme les travaux préparatoires le confirment aussi, les Membres de l'OMC n'entendaient pas que toutes les subventions accordées à des entreprises réalisant des ventes sur le marché intérieur et à l'exportation soient interdites, comme le confirme la dernière phrase de la note de bas de page 4. Les effets, quels qu'ils soient, des subventions neutres accordées aux sociétés exportatrices sont toujours assujettis aux dispositions des Parties III et V de l'Accord SMC.[323]

4.191 Plus généralement, les CE font valoir aussi que l'existence et l'application de l'Accord de 1992 constituent des faits entourant l'adoption des mesures. En l'espèce, les États-Unis, selon leurs propres dires, ont maintenu avec les CE, pendant près d'une décennie, un accord autorisant des mesures dont ils savaient qu'elles étaient des subventions prohibées. De plus, il apparaît que les États-Unis sont d'avis que, alors que le soutien convenu pour Boeing n'a pas causé d'effets défavorables pour les intérêts des CE, le soutien convenu pour Airbus (c'est-à-dire la contrepartie essentielle de l'Accord de 1992) est interdit. Les CE estiment que ce sont des *faits* que le Groupe spécial *doit* prendre en

[321] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 47.
[322] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 12.
[323] CE, PCE, paragraphes 570 à 577; CE, PDONC, paragraphes 82 à 83; CE, RNC QGS n° 79, paragraphes 138 à 140; CE, DDONC, paragraphes 121 et 155.

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

considération au moment d'évaluer la *crédibilité* et la *plausibilité* de l'interprétation de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 maintenant avancée par les États-Unis.[324]

4.192 Pour les raisons qui précèdent, les CE concluent que les États-Unis n'ont pas démontré que l'une quelconque des trois prescriptions de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC était respectée. Elles soulignent que le Groupe spécial devrait d'abord examiner les allégations "en droit", et ensuite les allégations "en fait". Elles soulignent aussi qu'il devrait faire preuve d'une rigueur particulière en ce qui concerne l'existence et la teneur précise des mesures, en particulier s'agissant des allégations "en fait", et qu'il devrait évaluer chacune des sept mesures individuellement.[325]

b) Absence de subventions subordonnées en droit aux résultats à l'exportation

4.193 Les CE formulent des observations sur cinq questions d'interprétation du droit: l'existence d'une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC, la condition (les résultats à l'exportation), la conséquence (l'octroi d'une subvention) et le rapport de subordination (ou la subordination) requis par l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4, et le fait que la charge incombe aux États-Unis de démontrer leurs allégations.[326] Elles estiment que les États-Unis n'ont pas démontré que l'une quelconque des sept mesures en cause comportait une subvention subordonnée en droit aux résultats à l'exportation. À cet égard, elles soutiennent que les dispositions citées par les États-Unis n'ont même pas la teneur qu'ils affirment qu'elles ont mais comportent simplement un calendrier convenu.[327] En tout état de cause, selon elles, les États-Unis n'ont pas démontré l'existence de la condition requise (les résultats à l'exportation), de la conséquence requise (l'octroi d'une subvention), en particulier puisque réaliser certaines ventes de LCA a pour conséquence de *payer* l'État membre et non de recevoir un don, ou de la subordination requise. Étant donné que ces prescriptions se cumulent, pour n'importe laquelle de ces raisons prises isolément, les allégations des États-Unis doivent être rejetées.[328]

4.194 De l'avis des CE, les États-Unis n'ont pas non plus démontré qu'une subvention subordonnée aux exportations pouvait "nécessairement découler de la mesure". Dans l'affaire *Canada – Automobiles*, l'octroi d'une subvention sous la forme d'une exemption de droits d'importation était subordonné au respect, par le fabricant canadien d'automobiles, d'une "proportion" entre la valeur de sa production et la valeur de ses ventes sur le marché intérieur. Par exemple, la proportion pouvait être fixée à 100:100 et le fabricant pouvait la respecter en vendant la totalité de la production au Canada, sans importer ni exporter, ou en important et exportant pour une valeur égale (par exemple 100 véhicules produits dont 80 étaient vendus au Canada et 20 exportés; 20 importés et vendus). Ainsi, une proportion de 95:100 permettait que la valeur des importations dépasse la valeur des exportations sans perte de la subvention, mais seulement à concurrence de la limite de 5 pour cent fixée par la proportion. Le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont à juste titre fait le raisonnement selon lequel, à la limite de la proportion, la seule façon, pour le fabricant, d'importer (et d'obtenir ainsi la subvention) serait d'exporter, en maintenant ainsi la proportion. La mesure prévoyait donc l'octroi d'une subvention subordonnée en droit aux résultats à l'exportation. Cela pouvait être déduit, au moyen d'un raisonnement élémentaire, des dispositions de la mesure elle-même.[329] Les CE soulignent qu'en l'espèce, les États-Unis s'appuient sur des documents comme le contrat, les prévisions concernant le marché mondial et l'appréciation du projet, qui ne démontrent pas, selon elles, l'existence d'une subvention subordonnée en droit comme dans l'affaire *Canada – Automobiles* ou

[324] CE, DCE, paragraphes 251 à 257; CE, DDONC, paragraphes 136 et 151.
[325] CE, PCE, paragraphe 584.
[326] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 43.
[327] CE, PCE, paragraphe 584.
[328] CE, PCE, paragraphe 557.
[329] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 28.

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

autrement.[330] Selon elles, les États-Unis ont reconnu que les sept mesures étaient "neutres quant à l'origine" et que leurs arguments dépendaient du supposé "contexte du marché", ce qui confirme que leurs allégations "en droit" sont dénuées de fondement.[331]

c) Absence de subventions subordonnées en fait aux résultats à l'exportation

4.195 Les CE font valoir que, quelle que soit la façon dont l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4 de l'Accord SMC sont interprétés, les États-Unis n'ont pas démontré l'existence d'une subvention subordonnée en fait aux résultats à l'exportation. Elles expliquent tout d'abord que le critère juridique est le même (seuls les éléments de preuve pertinents diffèrent), que la prévision (des ventes, y compris des exportations) (ou leur prise en considération ou la motivation qu'elles constituent) ne démontre pas en elle-même la subordination, et que la vocation exportatrice est insuffisante (tous points sur lesquels les États-Unis sont d'accord).[332] Elles montrent ensuite qu'un simple examen des faits et éléments de preuve révèle que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence de la condition requise (les résultats à l'exportation), puisque les documents qu'ils citent à l'appui de leur allégation démontrent simplement un souci du profit, où qu'il soit obtenu sur un marché mondial, de la conséquence requise (l'octroi d'une subvention) ni de la subordination requise. De fait, non seulement les allégations des États-Unis ne sont pas étayées par les documents, mais elles les contredisent purement et simplement parce qu'aux termes des contrats, les fonds sont avancés et sont conservés par le bénéficiaire même si aucune exportation, ni d'ailleurs aucune vente ou livraison n'est jamais effectuée.[333] Les CE font valoir que là encore, étant donné que ces prescriptions se cumulent, pour n'importe laquelle de ces raisons prises isolément, les allégations des États-Unis doivent être rejetées.[334]

4.196 Les CE soutiennent que, si l'on examine les documents fournis et cités par les États-Unis, mesure par mesure, et en rapprochant le document du fait affirmé à l'appui duquel il est fourni, il apparaît que les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments *prima facie*. Elles commencent par la mesure du Royaume-Uni relative à l'A380 et les 13 documents fournis par les États-Unis pour démontrer l'existence d'une "prévision", en expliquant que la disposition du contrat relative au remboursement est neutre quant à l'origine, tout comme le sont les prévisions de 1999 et 2000 concernant le marché mondial, la note d'information d'Airbus de 1999 qui reprend les prévisions de 1999, l'appréciation du projet et l'analyse de rentabilité. Les CE fournissent des explications similaires en ce qui concerne un communiqué de presse du gouvernement britannique et une sélection d'articles de presse tirés d'AFX News Limited, d'AviationNow et de The Economist, et en ce qui concerne un "rapport de situation" intitulé Aeronautics for Europe et présenté à la Commission européenne par le Groupe consultatif externe sur l'aéronautique.[335] Elles fournissent une analyse similaire concernant les trois documents produits par les États-Unis à l'appui de leur affirmation selon laquelle il y a subordination.[336] Elles fournissent une analyse comparable, avec le même résultat, pour chacune des sept mesures.[337]

4.197 Les CE font valoir qu'en substance, la thèse des États-Unis est que tout financement fondé sur les redevances (accordé à des conditions qui, selon leurs allégations, sont en deçà du point de repère du marché) sur un marché mondial constituera toujours une subvention subordonnée aux résultats à l'exportation, et cela pour deux raisons. Premièrement, à long terme, une société ayant des activités

[330] CE, DCE, paragraphes 258 à 295.
[331] CE, DDONC, paragraphe 137.
[332] CE, PCE, paragraphes 605 à 612.
[333] CE, PCE, paragraphe 609.
[334] CE, PCE, paragraphe 557.
[335] CE, PCE, paragraphes 615 à 629.
[336] CE, PCE, paragraphes 637 à 656.
[337] CE, PCE, paragraphes 614 et 674 à 681.

commerciales sur un marché véritablement mondial devra probablement vendre sur ce marché mondial (et pas seulement sur son marché intérieur) pour survivre. Deuxièmement, pour que le financement d'un projet fondé sur les redevances offre une rentabilité conforme à celle du marché, il faudra probablement qu'il y ait des ventes sur le marché mondial ou, en d'autres termes, des ventes à la fois sur le marché intérieur et sur les marchés d'exportation. Ainsi, plus une économie est petite ou plus elle est tributaire des exportations, ou plus le marché d'un produit subventionné est mondial, plus il est probable, selon les États-Unis, qu'il y aura une subvention subordonnée aux exportations. Les CE estiment que cette approche est incorrecte et n'est pas étayée par les faits.[338]

4.198 Les CE expliquent que les dispositions relatives au remboursement ne peuvent pas créer une subordination au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4. La prohibition mentionnée à l'article 3.1 a) est *neutre* quant au *type* de la subvention, ce qui veut dire qu'elle s'applique de la même manière à tous les types de contributions financières. Les CE notent que l'interprétation des États-Unis inciterait les Membres à verser des subventions pures et simples, plutôt que des contributions financières pour lesquelles un rendement serait prévu.[339] La disposition en matière de remboursement prévue dans le contrat ne transforme pas, un peu comme par enchantement, le prêt en une subvention subordonnée aux exportations, "par implication nécessaire" ou au moyen de toute autre affirmation absconse, en particulier si l'on considère les contre-explications évidentes concernant la justification commerciale de l'existence de cette disposition en matière de remboursement. Selon les CE, la tentative faite par les États-Unis pour rejeter ces explications, en affirmant fallacieusement que "les CE ne font que confirmer notre point de vue", est à la fois totalement inadéquate et incompréhensible. Lorsqu'elles démontrent que la raison de l'existence de la disposition en matière de remboursement *n'a rien à voir avec les marchés d'exportation* – argument relatif à la neutralité que les États-Unis admettent effectivement – les CE considèrent qu'elles démontrent que la subordination aux exportations n'est pas l'"implication nécessaire" de la disposition en matière de remboursement comme l'affirment les États-Unis.[340]

4.199 Par exemple, en ce qui concerne la mesure du Royaume-Uni relative à l'A380, les États-Unis affirment qu'ils ont démontré l'existence d'une subvention subordonnée en fait aux résultats à l'exportation parce que "les éléments de preuve montrent que, dès le départ, l'A380 a été conçu avant tout comme un produit destiné aux marchés d'exportation en Asie". Selon les CE, cette affirmation est totalement dénuée de fondement. Le Royaume-Uni n'a pas influencé la conception du produit d'Airbus. C'est plutôt la demande, comme l'indiquent les *prévisions d'Airbus concernant le marché mondial*, qui influence cette conception.[341]

4.200 Les CE font valoir qu'il y a des contre-explications parfaitement rationnelles qui justifient l'existence de la disposition en matière de remboursement dans chacun des contrats, et qui n'ont rien à voir avec les exportations.[342] Elles soutiennent que lorsqu'ils tentent de réfuter ces contre-explications en affirmant à plusieurs reprises que les motivations ne sont pas pertinentes pour la subordination, les États-Unis confirment expressément que leur argument est entièrement dénué de fondement.[343]

4.201 Selon les CE, les arguments des États-Unis sont incompatibles, et les arguments des CE compatibles, avec le rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*. Contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, les faits de la cause en l'espèce sont diamétralement opposés à ceux qui

[338] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 30.
[339] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 5.
[340] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 31.
[341] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 32.
[342] CE, PCE, paragraphes 657 à 666; CE, PDONC, paragraphe 80; CE, DDONC, paragraphe 158; CE, réponse à la question n° 217 du Groupe spécial, paragraphes 531 à 533.
[343] CE, DDONC, paragraphes 130 et 131.

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

se rapportent au contrat de don dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II*; et le raisonnement du Groupe spécial concernant le contrat de prêt dans ladite affaire étaye la position des CE et réfute celle des États-Unis.[344] Il en va de même s'agissant des rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur l'affaire *Canada – Aéronefs*, dans laquelle presque toutes les considérations du Groupe spécial avaient trait à un programme de subventions (les États-Unis ne formulent aucune allégation concernant un programme de subventions prohibées dans la présente affaire[345]) qui présentait à la fois la condition requise (les résultats à l'exportation) et la subordination requise, et qui par conséquent viciait les mesures de subventionnement en cause, lesquelles constituaient des cas d'application du programme, quelle que soit leur forme.[346]

4.202 Les CE font valoir que, confrontés à la réfutation qu'elles ont formulée, les États-Unis tentent de manière inadmissible de modifier et d'élargir le champ de leur argumentation en présentant tardivement de nouveaux arguments et de nouvelles références à des éléments de preuve concernant de supposés "engagements réciproques", et que ces nouveaux arguments devraient être rejetés essentiellement pour les mêmes raisons. Aucune des dispositions auxquelles les États-Unis font référence ne contient un quelconque "engagement" à exporter ni ne subordonne le droit de conserver les fonds au fait d'exporter.[347]

4.203 En conclusion, les CE invitent le Groupe spécial à aborder les allégations des États-Unis d'une façon systématique, sur la base du sens ordinaire, du contexte et de l'objet et du but des dispositions pertinentes, mesure par mesure. Elles font valoir qu'en examinant simplement les faits affirmés et les éléments de preuve fournis par les États-Unis, il apparaît immédiatement que les États-Unis n'ont même pas fourni d'éléments *prima facie* et que toutes leurs allégations doivent être rejetées.[348]

4.204 Les CE concluent que les différents éléments de l'argumentation des États-Unis ont été contestés un à un et que les États-Unis ont été obligés de l'admettre.[349] Ce n'est pas le marché mondial.[350] Ce n'est pas le fait qu'Airbus exporte (ou est une "société à vocation exportatrice").[351] Ce n'est pas la "prévision (ou la prise en considération)" alléguée des exportations.[352] Ce n'est pas la "motivation" alléguée.[353] Ce ne sont pas les résultats incluant les résultats à l'exportation.[354] Ce n'est pas le fait que la mesure prévoit un rendement.[355] Et ce n'est pas la disposition relative au remboursement.[356] Selon les CE, c'est seulement parce que le bénéficiaire allégué est Airbus. Elles soutiennent que c'est la seule raison pour laquelle les États-Unis affirment avec insistance que d'une façon ou d'une autre, "dans l'ensemble", leurs affirmations démontrent l'existence et la teneur précise d'une subvention subordonnée aux résultats à l'exportation, quand manifestement ce n'est pas le cas.

[344] CE, PCE, paragraphes 667 à 673.
[345] CE, DDONC, paragraphe 124.
[346] CE, PDONC, paragraphe 79.
[347] CE, DDONC, paragraphes 149 à 154, 159 et 163 à 169.
[348] CE, PCE, paragraphe 561.
[349] CE, DDONC, paragraphe 170.
[350] États-Unis, DCE, paragraphe 253.
[351] États-Unis, DCE, paragraphe 253.
[352] États-Unis, DCE, paragraphes 135 et 220.
[353] États-Unis, DCE, paragraphes 231 et 234.
[354] États-Unis, DCE, paragraphe 244.
[355] États-Unis, DCE, paragraphe 220.
[356] États-Unis, DCE, paragraphe 134.

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

E. QUESTION DE SAVOIR SI CERTAINS PRÊTS DE LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT ONT SUBVENTIONNÉ LE DÉVELOPPEMENT D'AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS D'AIRBUS

1. Arguments des États-Unis

4.205 Les États-Unis font valoir que la Banque européenne d'investissement ("BEI") a à de nombreuses reprises subventionné le développement d'aéronefs civils gros porteurs d'Airbus. Ils notent que la BEI a accordé un soutien financier important à Airbus pour le développement de ses nouveaux modèles d'aéronefs civils gros porteurs. Ils expliquent que le soutien financier a pris la forme de prêts – au moins onze à ce jour – pour un principal d'une valeur totale d'environ 1,6 milliard d'euros. La BEI accorde les prêts pour le développement de modèles spécifiques de LCA d'Airbus, en général en complément de l'aide au lancement que les divers pouvoirs publics liés à Airbus accordent pour les mêmes modèles. Les États-Unis font valoir que chacun des prêts de la BEI est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC qui est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.[357]

4.206 Les États-Unis exposent le contexte factuel de la Banque européenne d'investissement. Ils expliquent que la BEI, qui est "l'institution de financement de l'Union européenne, a été créée par le Traité de Rome. Ses membres sont les États membres de l'Union européenne, qui ont tous souscrit à son capital". Selon eux, la BEI se qualifie elle-même de "banque au service des politiques de l'UE". Elle entretient "d'étroites relations de travail avec les autres institutions de l'UE, notamment avec le Parlement européen, le Conseil européen et la Commission européenne". Elle accorde un financement à l'appui des priorités de l'UE. Les projets qu'elle finance doivent "aider à la réalisation des objectifs de l'UE, tels qu'accroître la compétitivité des industries et des petites entreprises européennes". Pour toutes ces raisons, la BEI est, selon les États-Unis, un "organisme public" au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.[358]

4.207 Les États-Unis font valoir que le prêt que la BEI a accordé à EADS en 2002 est une subvention spécifique au titre des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Ils disent qu'en 2002, la BEI a consenti un "prêt individuel" de 700 millions d'euros à EADS pour des activités de recherche-développement en rapport avec l'Airbus A380. Le prêt est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC qui est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.[359]

4.208 Premièrement, selon les États-Unis, la BEI est un organisme public et les 700 millions d'euros qu'elle a consentis à EADS pour l'A380 – comme l'ensemble des autres mesures de la BEI que les États-Unis contestent dans le présent différend – prennent la forme d'un prêt. En conséquence, c'est une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) i) de l'Accord SMC.[360]

4.209 Deuxièmement, selon les États-Unis, le prêt confère un avantage parce qu'il est accordé à des conditions qui sont plus favorables que celles qui peuvent être obtenues sur le marché. Les États-Unis font valoir que la BEI admet volontiers que son unique but est de soutenir les objectifs de la politique publique de l'UE en accordant des prêts à des conditions meilleures que celles que les bénéficiaires pourraient sinon obtenir, si tant est qu'ils puissent même obtenir les prêts. Selon eux, la BEI concède cet avantage en faisant bénéficier ses emprunteurs qui ne sont pas notés AAA du taux d'intérêt qu'elle paie sur ses propres emprunts (notés AAA) sur les marchés de capitaux et en prêtant les fonds au coût de revient. Par conséquent, comme le programme *Partenariat technologique Canada* ("PTC") en cause dans le différend *Canada – Aéronefs*, la BEI "ne cherche pas à obtenir des taux de rentabilité

[357] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 37.
[358] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 38.
[359] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 39.
[360] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 40.

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

commerciaux … et … n'en obtient d'ailleurs pas" pour les prêts qu'elle accorde. Le Groupe spécial *Canada – Aéronefs* a jugé ce facteur déterminant pour établir l'existence d'une subvention dans ce différend. Il est tout aussi déterminant en ce qui concerne la BEI.[361]

4.210 En outre, les renseignements que les CE ont fournis au cours du processus prévu à l'Annexe V confirment, d'après les États-Unis, que le prêt accordé par la BEI pour l'A380 confère un avantage car le taux d'intérêt appliqué pour le prêt est inférieur au taux d'emprunt commercial ajusté pour tenir compte du risque que le marché aurait appliqué à EADS en 2002 pour un prêt à long terme équivalent. Le prêt est également spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Il est exagérément important tant en pourcentage qu'en valeur absolue. De plus, chaque "prêt individuel" que la BEI consent est entièrement discrétionnaire.[362]

4.211 Enfin, les États-Unis font valoir que les prêts que la BEI a accordés à Airbus entre 1988 et 1993 sont des subventions spécifiques. Le prêt de 700 millions d'euros que la BEI a consenti pour l'A380 n'était pas le premier qu'elle accordait pour un projet d'Airbus. Depuis 1988, la banque a accordé au moins onze autres prêts pour le développement de modèles spécifiques d'Airbus. Les États-Unis soutiennent que, comme le prêt de 700 millions d'euros pour l'A380, chacun de ces autres prêts est une subvention spécifique accordée à Airbus au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.[363]

4.212 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis soulignent que les CE ont répondu principalement en contestant que les prêts consentis par la BEI soient spécifiques et qu'ils confèrent un avantage. Tout d'abord, s'agissant de la spécificité, ils estiment qu'entre autres déficiences, l'argument des CE repose largement sur une approche du caractère disproportionné, visant à déterminer si une subvention est spécifique *de facto*, qui consisterait à évaluer chacun des prêts accordés par la BEI par rapport à l'intégralité des prêts consentis par cette banque au cours de ses cinq décennies d'existence.[364] Ils font valoir que l'argument des CE selon lequel le Groupe spécial devrait évaluer la spécificité des prêts de la BEI en examinant tous les prêts que celle-ci a consentis dans tous les secteurs depuis sa création permettrait, s'il était accepté, un contournement massif des dispositions de l'Accord SMC.[365]

4.213 Selon les États-Unis, les CE ont tort lorsqu'elles estiment que les prêts de la BEI en cause ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.[366] Les CE affirment, pratiquement sans analyse, que "{l}es prêts de la BEI contestés ne peuvent {…} être spécifiques au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC", en se fondant apparemment sur l'absence de limites explicites à l'admissibilité au bénéfice des prêts de la BEI. Toutefois, les États-Unis affirment que si les modalités et conditions propres à un contrat de subventionnement donné diffèrent suffisamment des modalités et conditions des autres contrats accordés au titre du même programme de subventions, il se peut alors que la subvention en cause ne satisfasse plus aux paramètres du programme général dont elle fait partie. Dans ce cas, expliquent-ils, elle devrait être examinée séparément du programme général aux fins de l'analyse de la spécificité *de jure* au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.[367]

4.214 Les États-Unis font valoir que, bien que les CE aient affirmé à de multiples reprises que l'admissibilité au bénéfice des prêts de la BEI était "objective" et "automatique" (et, de ce fait, à leur avis, non spécifique en droit), l'explication qu'elles fournissent elles-mêmes vient démentir cette

[361] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 41.
[362] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 42.
[363] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 43.
[364] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 30.
[365] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 14. *Voir aussi* États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 30.
[366] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 14.
[367] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 36.

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

position. En particulier, les États-Unis notent que les CE décrivent les nombreux niveaux d'examen qui doivent être menés à bien pour que la BEI approuve une demande de prêt, ce qui montre que l'obtention d'un prêt de la BEI est loin d'être "automatique". De plus, les éléments examinés lors de ce processus font apparaître que les critères ou conditions régissant l'admissibilité – comme "l'amélioration de l'efficacité et/ou de la qualité de l'infrastructure" et "la lutte contre les problèmes sociaux ou l'exclusion" – sont subjectifs et non pas objectifs. Les États-Unis font valoir que si les CE déclarent que les Lignes directrices en matière d'admissibilité de la BEI sont "un très bon exemple de critères qui sont économiques par nature et horizontaux dans leur application et qui ne privilégient les entreprises d'aucun secteur (ni même d'aucune taille)", elles ne démontrent en aucune façon pour quelle raison cette description est exacte. Et, de fait, elle ne l'est pas.[368]

4.215 Les États-Unis considèrent que, dans chaque cas, les prêts sont des prêts "individuels" discrétionnaires d'une importance disproportionnée.[369] Ils soulignent que les CE ont refusé de fournir les renseignements dont le Groupe spécial aurait besoin pour évaluer les modalités et conditions propres à la plupart des prêts de la BEI en cause. De plus, elles ont refusé de fournir des renseignements sur d'autres prêts de la BEI, qui permettraient peut-être d'analyser la manière dont la BEI a usé de son pouvoir discrétionnaire pour accorder des prêts à Airbus, par rapport aux autres emprunteurs.[370] Les États-Unis expliquent que les CE ne présentent aucun élément de preuve montrant que les prêts consentis par la BEI à Airbus sont suffisamment similaires à d'autres prêts accordés par la BEI pour ne pas pouvoir être considérés comme des subventions qui sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a).[371]

4.216 Les États-Unis estiment que les CE n'ont pas démontré que les prêts de la BEI n'étaient pas spécifiques au sens de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC. Selon eux, la propre description donnée par les CE du processus d'approbation des prêts de la BEI indique clairement que ces prêts sont discrétionnaires, et les faits démontrent en outre que les prêts contestés étaient spécifiques à Airbus.[372] Ils considèrent que les CE font valoir sans justification que les prêts consentis par la BEI à Airbus doivent être analysés par rapport à toute l'activité de prêt de la BEI au cours de l'intégralité de ses 50 années d'existence. En revanche, les États-Unis examinent la spécificité *de facto* sur la base de la façon dont la BEI elle-même décrit ses activités de prêt, en comparant le prêt accordé à EADS en 2002, par exemple, avec le programme i2i de la BEI, qui comportait le prêt d'un montant "spécialement affecté" sur une période donnée dont le début et la fin étaient prescrits par la BEI.[373]

4.217 S'agissant de savoir si les prêts de la BEI confèrent un avantage, les États-Unis considèrent que les CE font erreur lorsqu'elles laissent entendre que les prêts de la BEI ne confèrent pas d'avantage à Airbus en raison de l'existence supposée (mais nullement étayée) d'"obligations imposées par la BEI", que, selon elles, un organisme de crédit commercial n'impose pas à ses emprunteurs.[374] Ils ont présenté des éléments de preuve indiquant que l'objectif même de la BEI est de fournir un financement à des conditions plus favorables que celles qui peuvent être obtenues sur le marché. Les CE tentent fallacieusement de minimiser la portée manifeste des énoncés relatifs à la mission de la BEI. Par exemple, elles affirment que les prescriptions voulant que les taux d'intérêt de la BEI "soient fixés à un niveau lui permettant "*de faire face à ses obligations, de couvrir ses frais et de constituer un fonds de réserve*"" et que la BEI "n'accorde pas de réduction sur les taux d'intérêt" signifient que "les statuts de la banque lui interdisent expressément de subventionner un emprunteur". Mais ce n'est

[368] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 35.
[369] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 14.
[370] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 36.
[371] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 14.
[372] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 14.
[373] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 14.
[374] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 30.

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

pas ce que signifient ces dispositions. Toutes les banques – qu'elles soient à but lucratif ou (comme la BEI) à but non lucratif – sont tenues "de faire face à [leurs] obligations, de couvrir [leurs] frais et de constituer un fonds de réserve". La différence entre un organisme de crédit commercial et la BEI est qu'un organisme de crédit commercial non seulement fait face à ses obligations, couvre ses frais et constitue un fonds de réserve, mais aussi cherche à réaliser un bénéfice.[375]

4.218 De plus, les États-Unis notent que les CE reconnaissent ouvertement que les intérêts des prêts accordés à Airbus par la BEI entre 1988 et 1993 n'incluaient pas de prime de risque, ce qui rendait ces prêts plus favorables, par définition, que ceux qui pouvaient être obtenus sur le marché. Même pour le prêt accordé en 2002 par la BEI à EADS pour le développement de l'A380, les CE sont très peu explicites sur le point de savoir si le taux d'intérêt incluait effectivement une prime de risque. Les États-Unis font valoir que leur affirmation selon laquelle les prêts de la BEI confèrent un avantage au bénéficiaire est encore confirmée par une comparaison entre les prêts accordés à Airbus par la BEI et les points de repère du marché établis sur la base des deux seuls prêts de la BEI dont les CE ont précisé les modalités et conditions exactes.[376]

4.219 Les États-Unis font valoir que les prêts de la BEI confèrent un avantage non seulement car ils sont assortis de taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché, mais aussi parce qu'ils ne comportent pas de commission d'engagement. L'affirmation des CE selon laquelle l'incertitude quant à la date de versement et au taux d'intérêt final d'un prêt de la BEI explique l'absence de commission d'engagement ne tient pas compte du but de la commission d'engagement, qui sert de compensation pour l'option précieuse consistant à utiliser les fonds à une date ultérieure qui est offerte à l'emprunteur.[377] Les États-Unis estiment que le point de repère du marché proposé par les CE pour mesurer l'avantage conféré par les prêts de la BEI est incorrect pour plusieurs raisons, y compris, entre autres choses, le fait qu'il est fondé sur des obligations émises aux États-Unis, malgré les différences de rentabilité avérées entre ces obligations et les obligations libellées en dollars émises par des entités à l'extérieur des États-Unis.[378]

4.220 À la deuxième réunion du Groupe spécial, les États-Unis ont aussi affirmé qu'en essayant de montrer que les prêts de la BEI ne conféraient pas d'avantage, les CE se concentraient à tort sur les activités des institutions de prêt internationales en général (plutôt que de la BEI en particulier), faisaient à tort abstraction du fait que la BEI ne cherchait pas à maximaliser les bénéfices, et faisaient vaguement allusion à "d'autres conditions de prêt" hypothétiques qui "{pouvaient} … plus que compens{er}" "{u}n taux d'intérêt avantageux" sans fournir d'éléments de preuve de l'existence de telles conditions.[379]

4.221 De l'avis des États-Unis, les termes mêmes employés par les CE sont éloquents. Selon eux, les CE ont reconnu que les décisions de la BEI étaient "dictées par des considérations de politique", qu'elles n'étaient "pas déterminées par des considérations purement commerciales", et que la BEI n'avait pas besoin de "maximaliser les bénéfices".[380] Pour les États-Unis, cette reconnaissance confirme que le financement fourni par la BEI confère un avantage à Airbus comparativement au financement accordé par des créanciers commerciaux – c'est-à-dire des créanciers qui ont besoin de "maximaliser les bénéfices". En conséquence, ce financement constitue une subvention.[381]

[375] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 31.
[376] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 32.
[377] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 33.
[378] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 34.
[379] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 13.
[380] Citant la première déclaration orale des CE, paragraphes 12 et 98.
[381] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 24.

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

4.222 Enfin, les États-Unis affirment que, en considérant que les prêts dont la valeur nominale a été remboursée cessent de conférer des avantages et de causer des effets défavorables, les CE ne tiennent pas compte du fait que ces prêts ont été accordés à des conditions inférieures à celles du marché, de sorte que l'élément de subventionnement n'a pas été remboursé.[382]

2. Arguments des Communautés européennes

4.223 Les CE réfutent les affirmations des États-Unis selon lesquelles la BEI a à de nombreuses reprises subventionné le développement des LCA d'Airbus au moyen de prêts accordés à EADS et à d'autres sociétés.[383]

4.224 Premièrement, les CE affirment qu'elles corrigent un certain nombre d'interprétations factuelles erronées avancées par les États-Unis et qu'elles fournissent une description corrigée du statut et du fonctionnement de la BEI.[384] La BEI est une institution financière multilatérale *sui generis* établie en 1957 par le Traité instituant la Communauté européenne (Traité de Rome de 1957, ci-après "Traité instituant la CE") et créée par des gouvernements souverains, qui partage de nombreuses similitudes avec la Banque mondiale et d'autres institutions financières opérant au niveau régional ou international. La mission de la banque est énoncée à l'article 267 du Traité instituant la CE.[385] Pour réaliser les objectifs énoncés à l'article 267 dudit traité, la BEI formule un certain nombre de priorités et d'objectifs plus spécifiques.[386] Les tentatives des États-Unis pour faire croire qu'elle est contrôlée par les gouvernements des États membres par le biais du Conseil des gouverneurs et du Conseil d'administration sont simplistes et fallacieuses. La BEI est dotée de la personnalité juridique, de l'autonomie financière et d'une structure décisionnelle propre. Elle finance ses opérations en empruntant sur les marchés financiers, et non pas en prélevant sur le budget des Communautés européennes ou des États membres, conformément à ses Statuts. Les taux d'intérêt des prêts qu'elle consent sont ajustés aux conditions applicables sur les marchés financiers. Ses Statuts ne lui permettent pas d'accorder des subventions.[387] Elle jouit d'une indépendance totale dans la conduite des opérations financières menées pour servir ses objectifs, ainsi que l'a confirmé la Cour européenne de justice.[388] Les CE expliquent aussi que la BEI ne promeut pas seulement les "industries européennes" puisque la nationalité de l'emprunteur ne constitue pas un critère pertinent pour l'octroi d'un prêt.[389] Des exemples de prêts importants accordés à des sociétés non communautaires figurent dans la pièce EC-157 (non-RCC) jointe à la première communication écrite des CE, dans laquelle elles fournissent la liste complète de tous les prêts de la BEI pour la période 1957-2006.[390]

4.225 Les CE expliquent que la BEI fait partie, avec la Banque mondiale, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et d'autres organismes, d'une catégorie d'institutions financières internationales ayant une caractéristique commune, à savoir ne pas chercher à maximiser les bénéfices, mais poursuivre au lieu de cela, à travers les prêts qu'elles octroient, des objectifs de politique de développement et de politique socioéconomique plus généraux. Elles font observer que l'argument des États-Unis, selon lequel la BEI accorde des subventions uniquement parce qu'elle n'est pas axée sur la maximisation des bénéfices, signifierait – s'il était suivi par le Groupe spécial – que n'importe laquelle de ces institutions de crédit internationales octroie des subventions. Non seulement

[382] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 13.
[383] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 52.
[384] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 53.
[385] CE, PCE, paragraphe 1005.
[386] CE, PCE, paragraphe 1006.
[387] CE, PCE, paragraphe 1008.
[388] CE, PCE, paragraphe 1007.
[389] CE, PCE, paragraphe 1009.
[390] CE, PCE, note de bas de page 817.

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

ce serait incorrect d'un point de vue juridique, mais aussi cela constituerait un obstacle majeur aux politiques de développement sur toute la planète.[391]

4.226 Les CE font valoir que les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments *prima facie* en ce qui concerne les prêts de la BEI qui étaient déjà remboursés[392] (dix des 13 prêts contestés par les États-Unis ont été entièrement remboursés).[393] Les États-Unis n'ont pas expliqué en quoi des prêts remboursés depuis longtemps constituent des mesures existantes que le Groupe spécial devrait examiner pour déterminer en quoi elles causent des effets défavorables actuels pour leurs intérêts.[394] De plus, le Groupe spécial n'est pas saisi à bon droit d'au moins un des prêts contestés.[395]

4.227 Ensuite, les CE affirment que le financement de la BEI n'est pas spécifique et que le Groupe spécial peut donc rejeter les allégations des États-Unis pour ce seul motif.[396] À leur avis, les États-Unis ne tiennent absolument aucun compte du fait qu'il existe des institutions financières internationales qui, bien qu'elles opèrent sur une base qui est en fait très semblable à celle des banques commerciales, poursuivent des objectifs de politique publique plus généraux et – de par leurs actes fondateurs mêmes – encouragent des projets de toute envergure dans tous les secteurs et sans discrimination. Le financement accordé par de telles institutions est, par définition, non spécifique et – conformément aussi au droit interne des États-Unis – ne constitue pas une subvention.[397]

4.228 En outre, les CE font valoir que les États-Unis commettent une erreur de droit lorsqu'ils font valoir que le financement de la BEI est spécifique. S'agissant de la spécificité *de jure*[398], elles expliquent que, conformément à son acte fondateur et au Traité instituant la CE, la BEI accorde un financement dans tous les secteurs économiques et encourage des projets dans tous les domaines de l'activité humaine. Les faits n'étayent pas non plus l'allégation des États-Unis selon laquelle le financement accordé par la BEI peut être utilisé à mauvais escient pour promouvoir les intérêts d'Airbus.[399] Conformément à l'article 267 du Traité instituant la CE, la BEI est juridiquement tenue d'accorder un financement pour les projets de sociétés de toutes tailles et dans tous les secteurs de l'économie. Toutes les clauses des contrats de la BEI qui présentent de la pertinence pour la constatation de l'existence d'une subvention (taux d'intérêt, date d'échéance, profil de remboursement, etc.) sont établies sur la base des critères et méthodes fondamentaux qui s'appliquent de manière générale à tous les projets (et emprunteurs).[400] Ces critères sont neutres et de nature économique.[401] La détermination de l'admissibilité établie sur la base de ces critères est automatique au sens de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC.[402] Les CE ont fourni des copies de tous les contrats en cause ainsi qu'un modèle de contrat standard de la BEI.[403]

4.229 Les CE indiquent que les États-Unis cherchent à écarter ces arguments des CE en faisant valoir que les prêts contestés sont spécifiques *de facto*. Elles font valoir que ce faisant, ils commettent à la fois des erreurs de droit et des erreurs de fait. Du point de vue du droit, les États-Unis ne tiennent pas compte du texte de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC et s'efforcent de réduire autant que possible,

[391] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 38.
[392] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 53.
[393] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 16.
[394] CE, PCE, paragraphe 1001.
[395] CE, PCE, paragraphe 1003.
[396] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 53.
[397] CE, PDFC, résumé analytique, paragraphe 10.
[398] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 40.
[399] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 16.
[400] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 40.
[401] CE, PCE, paragraphe 1024.
[402] CE, PCE, paragraphe 1031.
[403] CE, DCE, paragraphes 418, 419 et, en particulier, 420.

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

de manière artificielle, le laps de temps pris en considération ou le domaine visé par le prêt de la BEI afin de faire aboutir leur analyse erronée du "caractère disproportionné". Toutefois, ni l'existence de l'initiative Innovation 2010 (i2i) en tant qu'objectif de politique individuel, ni la présentation par la BEI de rapports d'activités sectoriels ou annuels ne peuvent être valablement considérées comme des éléments de preuve de l'existence d'un programme séparé autorisant une analyse séparée et distincte du "caractère disproportionné". Étant donné que les critères d'admissibilité s'appliquent dans tous les secteurs, et qu'un prêt unique peut servir, et sert habituellement, un certain nombre d'objectifs de politique, toute analyse du "caractère disproportionné" sera toujours artificielle, à moins que l'on ne considère le portefeuille entier des prêts consentis par la BEI, au regard de l'ensemble des objectifs et critères de la banque, comme un "programme" au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[404] Les CE fournissent de nombreux éléments de preuve indiquant que les affirmations factuelles des États-Unis à cet égard non seulement sont fondées sur une théorie juridique erronée, mais aussi vont à l'encontre des faits.[405]

4.230 Les CE sont d'avis que la spécificité des prêts de la BEI contestés doit être examinée au niveau de l'ensemble du financement accordé par la BEI. Les prêts individuels "rendent compte du fonctionnement normal" de la BEI et, de plus, les conditions fondamentales de ces prêts, telles que le taux d'intérêt ou le prix de la garantie et du risque, sont établies sur la base de critères et méthodes appliqués horizontalement qui ne sont pas adaptés à des prêts individuels. Elles expliquent qu'il serait contraire à l'objet et au but de l'Accord SMC, qui est d'encourager les Membres fournissant un financement à recourir aux disciplines du marché, y compris l'évaluation du prix du risque ou le recours à une garantie extérieure, de renoncer à ces éléments. Il faut rejeter une interprétation de l'article 2 qui exige qu'un Membre octroie une subvention pour s'assurer que cette subvention n'est pas spécifique. Pour déterminer si un prêt consenti au titre d'un programme est *de facto* spécifique, il faut examiner le financement offert par le biais du programme, et non une partie arbitrairement choisie de celui-ci.[406]

4.231 Les CE font valoir qu'en tout état de cause, les prêts de la BEI contestés ne confèrent pas et n'ont pas conféré d'"avantages", et ne sont donc pas des "subventions", au sens de l'article premier de l'Accord SMC.[407] Elles estiment que les points de repère "du marché" proposés par les États-Unis sont totalement inexacts et reposent sur des hypothèses simplifiées.[408] Elles fournissent un calcul détaillé de points de repère correctement identifiés en ce qui concerne tous les prêts restants. Les points de repère montrent que les taux applicables aux prêts contestés sont soit équivalents soit supérieurs à ceux du marché[409] et qu'aucun de ces prêts ne conférait effectivement un avantage. De toute façon, les CE soulignent également que, lorsqu'ils font une comparaison avec le marché, les États-Unis ne prennent en considération qu'un élément du prêt – le taux d'intérêt – et ne tiennent pas compte d'autres aspects tangibles et moins tangibles des prêts de la BEI, qui constituent un coût additionnel pour l'emprunteur.[410] Des emprunteurs ne supporteraient pas ces frais additionnels sur le marché[411], en particulier s'agissant de points de repère du marché fondés sur des obligations, car les obligations possèdent des caractéristiques distinctes de celles des prêts.[412] Par conséquent, il faut prendre en compte les obligations additionnelles imposées à celui qui emprunte auprès de la BEI.[413]

---

[404] CE, PCE, paragraphe 1039.
[405] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 40.
[406] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 6.
[407] CE, PCE, paragraphe 1108.
[408] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 16.
[409] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 6.
[410] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 39.
[411] CE, PCE, paragraphes 1056 et 1084.
[412] CE, DCE, paragraphes 494 à 499.
[413] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 6.

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

4.232 Les CE expliquent par ailleurs que l'affirmation des États-Unis selon laquelle la BEI accorde des subventions simplement parce qu'elle ne cherche pas à maximiser les profits n'est pas pertinente pour la détermination de la question de savoir si une subvention existe au sens de l'article premier de l'Accord SMC.[414] Elles maintiennent que l'approche des États-Unis est en contradiction avec la jurisprudence bien établie de l'OMC, selon laquelle une subvention n'existe que si elle confère un avantage au bénéficiaire (que l'autorité qui l'accorde cherche ou non à réaliser un bénéfice). Pour déterminer l'existence d'un avantage, il y a donc lieu de comparer chacun des prêts contestés par les États-Unis avec un point de repère du marché.[415]

4.233 Les CE expliquent aussi que chacun des prêts de la BEI contestés a fait l'objet d'une garantie ou, dans le cas du prêt à EADS pour le projet A380, d'une prime de risque.[416]

4.234 Les CE font valoir en outre que le fait que la BEI ne perçoit pas de commission d'engagement est dû au fait qu'elle ne prend pas d'engagement comparable à celui qui est habituellement proposé sur le marché.[417]

4.235 De plus, les CE affirment que les arguments des États-Unis selon lesquels les prêts de la BEI "complètent" le FEM ou d'autres subventions alléguées sont fondamentalement erronés, et expliquent dans le détail que la BEI était une institution indépendante et que la décision du Conseil d'administration d'approuver un prêt était fondée uniquement sur des facteurs économiques et sur les Statuts de la BEI.[418]

4.236 On ne peut pas dire que le financement de la BEI "modifie le risque commercial de lancement", comme les États-Unis l'affirment sans aucune justification. Par conséquent, les CE sont d'avis que les effets des prêts de la BEI contestés ne peuvent pas être agrégés aux autres mécanismes de financement visés et que, quand bien même il serait constaté que les prêts de la BEI constituent une subvention spécifique, il n'est pas probable qu'ils causent, en tant que tels, des effets défavorables au sens de l'Accord SMC.[419]

4.237 Enfin, les CE font valoir que les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments *prima facie* car ils n'ont pas tenu compte du fait que les prêts contestés avaient été accordés, dans une large mesure, à des sociétés qui ne construisaient plus les LCA dont il était allégué qu'ils causaient des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis, et qu'en tout état de cause, les prêts de la BEI contestés n'accordent pas un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[420]

F. QUESTION DE SAVOIR SI LES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS, FRANÇAIS, BRITANNIQUES ET ESPAGNOLS ONT SUBVENTIONNÉ AIRBUS EN FOURNISSANT DES INFRASTRUCTURES ET EN ACCORDANT DES DONS POUR LES INFRASTRUCTURES

1. Arguments des États-Unis

4.238 Les États-Unis font valoir que les pouvoirs publics allemands, français, britanniques et espagnols ont subventionné Airbus en fournissant des infrastructures et en accordant des dons pour les infrastructures.

---

[414] CE, DCE, paragraphe 490.
[415] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 39.
[416] CE, DDONC, paragraphe 368.
[417] CE, DDONC, paragraphe 192.
[418] CE, DDONC, paragraphe 370.
[419] *Ibid.*
[420] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 53.

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

4.239 Les États-Unis estiment qu'outre l'aide au lancement et les prêts de la BEI, les pouvoirs publics liés à Airbus ont accordé d'énormes subventions à Airbus pour le développement, l'expansion et l'amélioration des infrastructures et d'autres installations. Ces subventions ont considérablement augmenté ces dernières années dans le cadre du développement de l'Airbus A380. Les subventions en cause étaient accordées par les autorités allemandes à Hambourg, Nordenham et Brême; par les autorités françaises à Toulouse; par les autorités britanniques à Broughton; et par les autorités espagnoles à de nombreux sites en Espagne. Les États-Unis soutiennent que chacune des mesures est une subvention spécifique accordée à Airbus au sens de l'Accord SMC.[421]

a) Subventions alléguées aux infrastructures

i) Hambourg

4.240 Les États-Unis soutiennent que lorsque Airbus a lancé l'A380, elle a décidé d'établir une de ses installations d'assemblage de l'A380 sur son site de Hambourg-Finkenwerder. Lorsque Airbus a pris cette décision, toutefois, les installations de Hambourg existantes étaient situées sur une péninsule bordée sur trois côtés par l'Elbe et des zones humides, ce qui ne laissait aucune place pour construire les installations nécessaires pour l'A380. Les États-Unis expliquent que les autorités de Hambourg ont réglé cette question en transformant l'une des zones humides – la zone internationalement protégée du "Mühlenberger Loch" – en un site industriel pour un coût d'environ 751 millions d'euros. La construction du site de Hambourg-Finkenwerder et sa fourniture à Airbus constituent une subvention spécifique accordée à Airbus parce que les autorités de Hambourg ont créé un site que le marché n'aurait pas créé et parce qu'elles ont fourni le site à Airbus moyennant une rémunération moins qu'adéquate. Hambourg a également subventionné Airbus en participant aux coûts de construction des installations d'assemblage de l'A380.[422]

4.241 Les États-Unis notent que les CE reconnaissent que les autorités de Hambourg ont dépensé au moins 695 millions d'euros pour créer un site industriel pour Airbus au Mühlenberger Loch.[423] Ils relèvent aussi que ni les CE ni les États-Unis ne contestent que la ville de Hambourg a créé les terrains artificiels du Mühlenberger Loch sans aucun coût ni aucun risque pour Airbus – et lui a ainsi permis d'agrandir ses installations existantes pour permettre la production de l'A380. Les États-Unis font remarquer que l'approche adoptée par les CE concernant ces données de fait non contestées est de considérer la création du site, la construction de systèmes de protection contre les inondations et la construction d'installations spéciales sur ce site comme trois opérations séparées, distinctes les unes des autres, et distinctes de la location à Airbus du terrain et des installations spéciales nouvellement créés et sans lien avec elle.

4.242 Les États-Unis notent que les CE font valoir que la création du site, en elle-même et à elle seule, ne constituait pas une contribution financière à Airbus, mais plutôt la fourniture d'une infrastructure générale. Les CE considèrent ensuite que la location à Airbus n'était pas différente d'une location commerciale ordinaire pour laquelle il n'était pas nécessaire de créer préalablement des terrains artificiels. Les États-Unis estiment que cette approche fait abstraction du fait que la ville de Hambourg a investi 750 millions d'euros dans la création d'un site conforme aux spécifications d'Airbus, montant qu'Airbus aurait dû sinon dépenser elle-même pour agrandir son site existant.[424]

[421] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 44.
[422] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 45. Les États-Unis ont ultérieurement retiré cette dernière allégation, États-Unis, réponse à la question n° 24 du Groupe spécial, paragraphe 167.
[423] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 10.
[424] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 39.

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

4.243 Les États-Unis considèrent que l'argument des CE selon lequel la création des terrains représentait une "infrastructure générale" repose sur une interprétation erronée de l'Accord SMC et sur l'hypothèse erronée que la "Loi sur le développement du port" de Hambourg obligeait la ville à aménager les terrains conquis sur le Mühlenberger Loch. Hambourg a dépensé 751 millions d'euros pour transformer une zone humide protégée en un site industriel pour Airbus, en sachant que le projet entraînerait une perte de plusieurs centaines de millions d'euros. Un investisseur privé n'aurait pas effectué un tel investissement.[425]

4.244 Les États-Unis expliquent que l'affirmation des CE selon laquelle la création du site d'Airbus au Mühlenberger Loch équivalait à la fourniture d'une infrastructure générale est erronée pour les raisons suivantes. Premièrement, la théorie des CE selon laquelle les terrains à usage industriel et résidentiel sont limités à Hambourg car la ville est "entourée d'eau" est inexacte du point de vue des faits. Hambourg se trouve sur l'Elbe, mais n'est certainement pas entourée d'eau, et le Ministre de l'économie d'Hambourg lui-même a vanté l'"abondance de l'offre d'immeubles de bureaux et d'immeubles à usage commercial" à Hambourg.[426]

4.245 Deuxièmement, l'affirmation des CE selon laquelle la création des nouveaux terrains artificiels au Mühlenberger Loch était motivée par la nécessité de disposer de terrains additionnels pour le port et qu'elle a donc été entreprise aux fins d'une réalisation publique – le développement du port – est à la fois dénuée de pertinence du point de vue juridique et erronée du point de vue factuel. Elle est dénuée de pertinence du point de vue juridique car le critère permettant de déterminer si une infrastructure est générale n'est pas qu'elle concourt ou non à la réalisation d'un "objectif de politique publique". Quant aux faits, un examen plus attentif montre que la création du site d'Airbus ne concourt pas au développement du port d'Hambourg, mais a été entreprise exclusivement pour Airbus. Comme les CE l'ont reconnu à contrecœur en répondant aux questions du Groupe spécial, l'intégralité du site créé sur les zones humides et fluviales du Mühlenberger Loch et du Rüschkanal se trouve <u>à l'extérieur</u> de la zone portuaire telle qu'elle est définie dans la Loi sur le développement du port de Hambourg. Les CE font également erreur dans leur description des plans d'agrandissement de la zone portuaire.[427]

4.246 Troisièmement, les CE font abstraction du fait que le Mühlenberger Loch et le Rüschkanal ont été transformés en terrains artificiels <u>exclusivement pour Airbus</u>. Cette donnée de fait a été confirmée par les déclarations faites à l'époque par la Commission européenne et les autorités et la Cour d'appel de Hambourg.[428]

4.247 Les États-Unis considèrent que la théorie des CE selon laquelle le site d'Airbus constitue une infrastructure générale car il est théoriquement possible qu'il soit un jour utilisé par un autre utilisateur, dans la mesure où la ville de Hambourg en reste officiellement propriétaire, est tout aussi erronée. Il serait très facile de contourner les dispositions de l'Accord SMC si la fourniture d'une infrastructure par un Membre de l'OMC à des sociétés ou secteurs spécifiques – même pour des décennies – était exclue du champ d'application de l'Accord sous le prétexte qu'il s'agit d'une "infrastructure générale" du seul fait que le Membre conserve la propriété de l'infrastructure. De plus, la façon dont les CE décrivent les faits pertinents est inexacte. La législation allemande sur l'aménagement du territoire interdit d'utiliser le site à des fins autres que la construction d'aéronefs et les activités liées à l'aviation. Et, s'agissant du chemin de digue qui entoure le site, les CE doivent en définitive reconnaître que, pendant la durée de la location à Airbus, il ne peut être utilisé que par les "employés d'Airbus et les agents de Hambourg chargés de l'entretien et de la

[425] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 10.
[426] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 40.
[427] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 41.
[428] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 42.

sécurité de la digue". Même à supposer, de manière hypothétique, que les restrictions prévues par la législation allemande sur l'aménagement du territoire n'existent pas et qu'Airbus cesse d'utiliser les terrains nouvellement créés, le site ne serait pas adapté à des utilisateurs autres qu'Airbus étant donné la situation physique et géographique des terrains.[429]

4.248 Les États-Unis considèrent que les digues entourant le site d'Airbus – dont la construction a coûté 29,3 millions d'euros (soit environ 4 pour cent du coût total de la création des terrains artificiels) – ne constituent pas une infrastructure générale car il n'aurait pas été nécessaire de les construire s'il n'y avait pas eu création préalable de ces terrains pour Airbus.[430]

4.249 Étant donné que le site créé pour Airbus au Mühlenberger Loch n'est pas une infrastructure générale, sa location à Airbus à des conditions qui n'incluent pas les investissements réalisés pour sa création confère un avantage à Airbus. Et Hambourg non seulement n'a pas tenu compte du coût de la création du site, mais a aussi assumé intégralement le risque que les terrains artificiels s'affaissent, en conférant un avantage additionnel à Airbus sous la forme d'une réduction du prix de location jusqu'en 2019.[431]

4.250 Les États-Unis notent que les CE font valoir que le coût de la transformation des zones humides et fluviales du Mühlenberger Loch et du Rüschkanal en un site pour Airbus ne constitue pas un point de repère pertinent. D'après elles, ce coût ne représente pas l'avantage conféré à Airbus, mais le coût supporté par Hambourg. Toutefois, selon les États-Unis, les CE ne tiennent pas compte du fait que les actions entreprises par Hambourg représentent une économie de coûts substantielle pour Airbus. Les États-Unis expliquent que si les pouvoirs publics n'avaient pas créé les terrains, Airbus aurait dû réaliser elle-même cet investissement.[432]

4.251 Les États-Unis font remarquer que même si l'on suppose, pour les besoins de l'argumentation, que la valeur des terrains préexistants est la base appropriée pour déterminer le prix du marché de leur location à Airbus, le prix de location effectif est toujours inférieur au point de repère du marché, comme le démontre une analyse fournie par MM. Keunecke et Stoehr, experts locaux en immobilier.[433] L'opinion contraire émise par le comité d'experts de Hambourg en matière d'évaluation de biens est erronée, en partie parce que ce comité accepte l'affirmation selon laquelle il devrait être tenu compte du risque de léger affaissement du terrain au moyen d'une réduction de loyer, et en partie parce qu'il utilise une base erronée en droit allemand pour calculer le taux d'intérêt du marché. Enfin, même si l'on supposait que les terrains loués par la ville de Hambourg existaient déjà (et que le prix de location du marché n'aurait donc pas pris en compte le coût de la création préalable des terrains), un propriétaire privé aurait certainement imposé une majoration à Airbus par rapport au prix de location qu'il aurait demandé à tout autre locataire, dans la mesure où ce site était adjacent aux installations existantes d'Airbus et était le seul site qu'elle pouvait utiliser pour la production de l'A380 en Allemagne.[434]

ii) Brême

4.252 Les États-Unis font valoir que l'Allemagne a accordé 50 millions de DM à titre de subventions aux infrastructures à Airbus Brême en acceptant d'allonger la principale piste de l'aéroport de Brême pour qu'elle puisse accueillir les vols transportant les ailes d'Airbus fabriquées à

[429] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 43.
[430] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 44.
[431] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 45.
[432] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 46.
[433] Par exemple, États-Unis, PCE, paragraphes 432 et 433, pièce US-189.
[434] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 47.

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

Brême. Le SPD au pouvoir au Parlement de Brême a explicitement qualifié la piste de "Werksbahn" ("piste réservée à une compagnie") pour Airbus. Airbus n'a rien payé en échange de cet avantage.[435]

4.253 Les États-Unis notent que les CE font valoir qu'il n'est pas conféré d'avantage à Airbus "parce qu'elle fait atterrir de plus gros aéronefs et acquitte en échange une redevance d'utilisation plus élevée". Ils considèrent que les CE comprennent mal la réglementation en matière de redevances adoptée par la ville de Brême. Ils expliquent qu'en vertu de cette réglementation, les redevances sont fondées sur le poids maximum au décollage, et non sur le poids effectif au décollage. Et de toute manière, quel que soit le poids maximum au décollage, les usagers autres qu'Airbus ne sont pas autorisés à utiliser la piste allongée. En l'absence d'arrangement garantissant à la ville de Brême une compensation pour la création de l'infrastructure que constitue cette piste, construite spécifiquement pour Airbus et utilisable uniquement par elle, la fourniture de cette infrastructure confère un avantage à Airbus.[436]

iii) Toulouse

4.254 Les États-Unis notent qu'Airbus a décidé d'établir sa deuxième installation d'assemblage de l'A380 sur son site de Toulouse. Ils soutiennent que les autorités françaises ont dépensé 200 millions d'euros pour transformer les terres agricoles adjacentes au siège d'Airbus à Toulouse et à l'aéroport de Blagnac en un site baptisé "AéroConstellation" – complexe industriel aéronautique dont les autorités françaises ont dit qu'il offrait une "solution parfaitement adaptée à l'A380". La construction du site AéroConstellation et sa fourniture à Airbus sont une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC qui est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Premièrement, les autorités françaises ont vendu une partie du site à Airbus moyennant une rémunération moins qu'adéquate. Deuxièmement, elles louent les installations générales existant sur le site (les équipements d'intérêt général ou EIG) à Airbus moyennant une rémunération moins qu'adéquate.[437]

4.255 Les États-Unis affirment que les autorités françaises ont dépensé au moins 78 millions d'euros pour aménager le site AéroConstellation, et 80 autres millions d'euros pour aménager des installations sur le site. Airbus a acquis au moins 51 hectares du site, et le prix qu'elle aurait soi-disant payé est très inférieur au montant que les autorités françaises ont dépensé pour aménager le site. Les autorités françaises ont ainsi octroyé une subvention à Airbus.[438]

4.256 Les États-Unis notent que la principale réponse des CE consiste à faire valoir que les biens fournis à Airbus par les autorités françaises constituent une infrastructure générale et sont donc exclus du champ de la définition d'une "subvention". Il s'agit là d'un nouvel exemple de l'interprétation erronée donnée par les CE de ce qui constitue une "infrastructure générale". De plus, comme pour le site de Hambourg, l'affirmation des CE selon laquelle les États-Unis ont adopté l'approche du coût pour les pouvoirs publics pour démontrer l'existence d'une subvention ne tient pas compte du fait qu'en transformant des terrains agricoles en site industriel et en le fournissant ensuite à Airbus à un prix inférieur à celui du marché, les autorités françaises ont conféré un avantage à Airbus sous la forme d'une économie de coûts.[439]

4.257 De plus, Airbus ne paie pas un prix de location qui correspond aux conditions du marché pour ce qu'il est convenu d'appeler les équipements d'intérêt général (voies de circulation, parkings, etc.) sur le site de Toulouse. Le prix annuel moyen de location – 3,1 millions d'euros – demandé par le

[435] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 46.
[436] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 54.
[437] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 47.
[438] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 11.
[439] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 52.

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

Grand Toulouse pour l'utilisation de ces équipements par Airbus est très inférieur au prix du marché, qui se situe entre 9,9 et 12,1 millions d'euros pour les équipements et les terrains. Parmi d'autres aspects non commerciaux de la location figure le fait que le Grand Toulouse prévoit la possibilité de différer les versements du loyer.[440]

b) Aide régionale

i) Nordenham

4.258 Les États-Unis font valoir qu'en juin 2002, le Parlement du Land allemand de Basse-Saxe a approuvé un don de 6 millions d'euros à Airbus pour contribuer au financement d'une expansion de 49 millions d'euros de l'installation de production d'Airbus à Nordenham. Le but de l'expansion était de permettre la production de composants de l'A380. En tant que don, le montant de 6 millions d'euros est forcément une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Les États-Unis estiment que le don est aussi spécifique puisque c'est un don ponctuel accordé exclusivement à Airbus en vue spécifiquement de l'expansion de son installation de production des composants de l'A380.[441]

ii) Broughton

4.259 Les États-Unis affirment que le 24 septembre 2000, l'Assemblée galloise a annoncé qu'elle avait consenti un ensemble de dons d'un montant de 19,5 millions de livres à BAe Systems pour soutenir ses activités de production des ailes de l'A380 à Broughton. L'ensemble de dons comprenait un montant de 15 millions de livres accordé par l'Agence de développement du pays de Galles pour l'"infrastructure générale d'un grand site" et un montant de 4,9 millions de livres pour le "développement humain". En tant que don, le montant de 19,5 millions de livres est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Le don est aussi spécifique parce que, entre autres choses, c'est un don ponctuel accordé à Airbus.[442]

4.260 Les États-Unis notent que pour ce qui est de leur allégation concernant un don de 19,5 millions de livres accordé par l'Assemblée galloise à BAe Systems en septembre 2000, les CE font valoir que ce don n'est pas spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Toutefois, selon les États-Unis, les CE n'évoquent pas les circonstances dans lesquelles le don a été accordé. En particulier, elles font totalement abstraction de la demande de don présentée par BAe Systems au titre du dispositif d'aide régionale sélective des pouvoirs publics gallois et de la réaction provoquée par le rejet de cette demande, qui ont débouché sur le don effectivement accordé. L'examen de la totalité des circonstances entourant le don gallois montre que ce don est bien spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.[443]

iii) La Rinconada

4.261 Les États-Unis font valoir qu'en avril 2001, le Ministère espagnol de l'économie a publié un décret approuvant l'octroi de dons régionaux de 2,2 millions d'euros à EADS-CASA à Séville et de 814 000 euros à EADS-CASA à La Rinconada (Séville). En tant que dons, les montants de 2,2 millions d'euros et de 814 000 euros sont des subventions au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Les dons sont aussi spécifiques au titre de l'article 2.2 de l'Accord SMC parce que l'admissibilité au

[440] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 53.
[441] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 48.
[442] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 49.
[443] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 56.

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

bénéfice des subventions est explicitement limitée à certaines régions géographiques déterminées relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde ces subventions (l'Espagne).[444]

iv) Illescas

4.262 Les États-Unis affirment qu'en mars 2003, le Ministère espagnol de l'économie a approuvé un don de 37,9 millions d'euros à Airbus España. Le don couvrait 15 pour cent du coût total de l'investissement relatif à l'expansion du site de production des parties et composants d'Airbus situé à Illescas (Tolède, Espagne). Ils affirment qu'en tant que don, le montant de 37,9 millions d'euros est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Ils soutiennent que le don est spécifique pour les mêmes raisons qui font que les dons à La Rinconada le sont.[445]

v) La Rinconada

4.263 Les États-Unis font observer qu'en juillet 2003, le Ministère espagnol de l'économie a publié un décret approuvant l'octroi d'un autre don régional, cette fois d'un montant de 43,1 millions d'euros, à EADS-CASA à La Rinconada (Séville). En tant que don, le montant de 43,1 millions d'euros est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Le don est spécifique pour les mêmes raisons qui faisaient que les précédents dons accordés à La Rinconada l'étaient.[446]

vi) Puerto de Santa Maria

4.264 Les États-Unis affirment qu'en juillet 2003, le Ministère espagnol de l'économie a publié un décret approuvant un don de 5,9 millions d'euros à EADS-CASA à Puerto de Santa Maria (Cadix). En tant que don, le montant de 5,9 millions d'euros est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Le don est spécifique pour les mêmes raisons qui faisaient que les dons accordés à La Rinconada l'étaient.[447]

vii) Puerto Real

4.265 Les États-Unis affirment qu'en juillet 2003, le Ministère espagnol de l'économie a publié un décret approuvant l'octroi d'un don de 13,1 millions d'euros au site d'EADS/Airbus España à Puerto Real (Cadix). En tant que don, le montant de 13,1 millions d'euros est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Le don est spécifique pour les mêmes raisons qui font que les dons précédents le sont.[448]

viii) Puerto de Santa Maria

4.266 Les États-Unis font observer qu'en juillet 2001, le gouvernement de la région espagnole de l'Andalousie a accordé un don de 8,6 millions d'euros à CASA pour une nouvelle installation de production et de maintenance à El Puerto de Santa Maria (Cadix). En tant que don, le montant de 8,6 millions d'euros est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. En outre, le don est spécifique parce qu'il a été accordé dans le cadre d'un plan de développement du gouvernement andalou pour la baie de Cadix et qu'il était donc limité à une région géographique déterminée relevant de l'autorité accordant les subventions.[449]

[444] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 50.
[445] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 51.
[446] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 52.
[447] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 53.
[448] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 54.
[449] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 55.

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

ix) Séville

4.267 Les États-Unis affirment qu'en juillet 2002, le gouvernement andalou a autorisé un don de 35,7 millions d'euros pour un investissement de EADS-CASA à Séville. Ils expliquent que le don a été financé à hauteur de 75 pour cent par le Fonds européen de développement régional et à hauteur de 25 pour cent par le gouvernement andalou. En tant que don, le montant de 35,7 millions d'euros est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Le don est aussi spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Les subventions accordées au titre du Fonds européen de développement régional sont nécessairement limitées à "certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde {ces} subvention{s}", et sont donc spécifiques au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC.[450]

x) Puerto Real

4.268 Les États-Unis font observer qu'en juillet 2003, le gouvernement andalou a autorisé un autre don de 17,5 millions d'euros pour l'expansion et la modernisation des installations d'Airbus à Puerto Real (Cadix). Le Fonds européen de développement régional a cofinancé le don. En tant que don, le montant de 17,5 millions d'euros est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. De plus, le don est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'il a été accordé au titre d'un programme qui est limité à "certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention".[451]

xi) Illescas

4.269 Les États-Unis font valoir qu'en mars 2004, le gouvernement de Castille-La Manche a approuvé un don de 7,6 millions d'euros à Airbus España pour l'expansion et la modernisation du site de production de parties et composants d'Airbus à Illescas (Tolède). Le Fonds européen de développement régional a cofinancé le don. En tant que don, le montant de 7,6 millions d'euros est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Les États-Unis estiment que le don est aussi spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'il a été accordé au titre d'un programme qui est limité à "certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention".[452]

xii) La Rinconada

4.270 Enfin, les États-Unis font observer qu'en octobre 2004, le gouvernement andalou a autorisé l'octroi d'un don de 61,9 millions d'euros pour un projet d'investissement de EADS-CASA dans les municipalités de Séville et La Rinconada (Séville). En tant que don, le montant de 61,9 millions d'euros est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Le don est aussi spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'il a été accordé au titre d'un programme qui était explicitement limité à "certaines entreprises" au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC. Les États-Unis notent que les CE affirment que le don n'est pas utilisé pour des activités liées aux aéronefs civils gros porteurs. Selon eux, toutefois, les éléments de preuve qu'elles fournissent n'étayent pas cette affirmation.[453]

[450] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 56.
[451] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 57.
[452] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 58.
[453] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 55.

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

c) Infrastructure générale

4.271 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis observent que l'argument des CE relatif aux allégations des États-Unis concernant la fourniture d'infrastructures repose essentiellement sur la position selon laquelle ce que les États-Unis contestent constitue pour une large part une "infrastructure générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC et est donc exclu du champ de la définition d'une "subvention". Les États-Unis considèrent que pour formuler cet argument, les CE donnent de l'expression "infrastructure générale" une définition large qui n'a aucun fondement dans l'Accord SMC ni même dans la pratique suivie par les CE elles-mêmes dans le cadre de leur système d'aides publiques.[454]

4.272 Les États-Unis affirment que si l'on se base sur son sens ordinaire, l'expression "infrastructure générale" doit inclure, couvrir ou concerner la totalité ou la quasi-totalité des parties d'un territoire entier ou d'une communauté entière et doit être totalement ou pratiquement universelle, et non partielle, particulière ou locale. Ils considèrent que les CE ont présenté une définition très différente, qui met l'accent sur la réalisation de grands objectifs de politique publique, par exemple "*aid{er}* les membres du grand public, permettant ainsi de réaliser un objectif de politique publique". Les pouvoirs publics agissent ordinairement dans l'intention de "réaliser un objectif de politique publique". Si tout octroi d'infrastructure répondant à ce critère était considéré comme visant une infrastructure générale, la quasi-totalité des octrois d'infrastructures serait alors exclue du champ de la définition d'une "subvention" donnée dans l'Accord SMC. Mais ce résultat priverait le terme "générale" figurant dans l'expression "infrastructure générale" de tout sens. Les travaux préparatoires concernant l'Accord SMC ne viennent pas non plus conforter la position des CE. Et, de fait, la pratique suivie par les CE elles-mêmes dans le cadre de leur système d'aides publiques contredit cette position.[455]

4.273 Les États-Unis soulignent que les CE s'appuient sur l'idée erronée que toute infrastructure est "générale" dès lors qu'elle est créée pour des raisons de "politique publique", et que toutes les infrastructures sont présumées être générales et deviennent non générales seulement lorsque des limites à leur utilisation sont "clairement spécifiées" et "définies par la réglementation". Même selon cette théorie erronée, toutefois, l'infrastructure fournie à Airbus à Hambourg, à Toulouse et à Brême ne serait pas une "infrastructure générale". En outre, l'investissement effectué par les pouvoirs publics pour créer l'infrastructure témoigne des économies réalisées par le bénéficiaire – c'est-à-dire l'avantage – du fait de l'obtention de l'infrastructure à un prix qui ne tient pas compte de cet investissement. Le fait de se concentrer sur ce fait ne constitue pas, comme les CE l'affirment, une approche fondée sur le coût pour les pouvoirs publics de l'analyse d'une subvention.[456]

4.274 Les États-Unis notent que les CE les accusent d'inventer un critère juridique pour déterminer si une infrastructure est générale. Toutefois, ce que les CE désignent comme le "critère" des États-Unis n'est rien d'autre qu'une application du sens ordinaire du terme "général". Les CE reprennent aussi leur argument selon lequel "le fait de connaître le premier utilisateur ne rend pas un projet d'infrastructures non général". Mais, une fois de plus, l'observation des CE est totalement hors de propos. Dans le cas de Hambourg et de Toulouse, les autorités publiques n'ont pas simplement réalisé des projets d'infrastructures en sachant qu'Airbus serait le premier utilisateur de ces infrastructures. Elles ont en fait réalisé ces projets expressément pour Airbus.[457]

[454] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 37.
[455] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 38.
[456] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphes 14 à 16.
[457] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 14.

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

4.275 Les États-Unis notent qu'au paragraphe 212 de leur deuxième déclaration orale, les CE critiquent de nouveau la démonstration faite par les États-Unis de ce que l'infrastructure fournie à Airbus par les autorités françaises et allemandes lui confère un avantage. Toutefois, dans chaque cas, les pouvoirs publics concernés ont déployé des efforts considérables pour modifier l'état de certains terrains et les adapter à la production d'Airbus. La valeur qu'Airbus a reçue en fin de compte n'était pas simplement la valeur des terrains nus. Les États-Unis affirment qu'un propriétaire foncier privé aurait facturé ces améliorations additionnelles, mais que les autorités françaises et allemandes ne l'ont pas fait. Selon eux, la fourniture de l'infrastructure à Airbus par ces autorités confère donc un avantage et constitue une subvention.[458]

4.276 Les États-Unis notent que les CE affirment que pour obtenir un rendement de la fourniture d'une infrastructure, les pouvoirs publics n'ont pas besoin d'obtenir le prix du marché s'ils s'attendent à recevoir une autre "rémunération" sous la forme de "recettes fiscales plus élevées et {d'}une hausse de l'emploi". Or si c'était la règle pertinente, l'Accord SMC ne renfermerait pratiquement aucune discipline concernant la fourniture d'une infrastructure.[459]

d) Spécificité de l'aide régionale

4.277 Les États-Unis notent en outre que s'agissant des dons octroyés pour l'édification des installations de construction et d'assemblage d'Airbus et d'EADS par des pouvoirs publics régionaux en Allemagne et des pouvoirs publics nationaux, régionaux et locaux en Espagne, avec le soutien, dans certains cas, du Fonds européen de développement régional, le principal moyen de défense des CE consiste à faire valoir que ces dons ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Les États-Unis considèrent que cet argument repose sur deux affirmations erronées: 1) pour qu'une subvention réponde au critère de la spécificité régionale visé à l'article 2.2, elle doit être limitée à un sous-ensemble d'entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée, et 2) même si une subvention est conforme à cette règle erronée, on peut néanmoins constater qu'elle a un caractère spécifique en vertu de l'article 2.1 b).[460]

4.278 De l'avis des États-Unis, la lecture faite par les CE de l'article 2.2 aurait pour effet de rendre les articles 2.1 a) et 8.2 b) de l'Accord SMC superflus ou inutiles. L'article 2.1 a) dispose qu'"il y aura spécificité" si la possibilité de bénéficier de la subvention est "limit{ée} expressément" à "certaines entreprises". Pourtant, les CE lisent dans l'article 2.2 les mêmes dispositions. En vertu de l'article 8.2 b), les subventions prenant la forme d'une aide aux régions défavorisées ne donnaient pas lieu à une action pendant la période d'application de cet article, dans la mesure où ces subventions répondaient à certains critères. L'un de ces critères était que les subventions devaient avoir un caractère "non spécifique" (au sens de l'article 2) dans les régions y ayant droit". Or, selon la lecture faite par les CE de l'article 2.2, si une subvention accordée à une région déterminée a un caractère non spécifique à l'intérieur de cette région, elle n'est donc en fait pas spécifique au titre de l'article 2.2. Suivant cette logique, il aurait été inutile de disposer qu'une subvention régionale ne donnait pas lieu à une action si, entre autres choses, elle avait un caractère non spécifique à l'intérieur de la région. De même, selon la lecture de l'article 2.2 faite par les CE, l'article 8.1 b) ne servirait à rien.[461]

4.279 Les États-Unis notent que les CE prétendent trouver des éléments étayant leur lecture de l'article 2.2 dans l'historique de la négociation de l'Accord SMC. Selon eux, l'examen fait par les CE de cet historique est inexact et, finalement, il ne permet pas d'étayer leur conclusion. En particulier,

[458] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 15.
[459] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 16.
[460] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 48. *Voir aussi* États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 12, et États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphes 14 à 16.
[461] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 49.

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

les CE ne tiennent pas compte de ce que le débat sur la spécificité régionale portait surtout sur la question de savoir si une subvention serait automatiquement spécifique parce qu'elle était limitée à une "région géographique déterminée" ou si, au lieu de cela, la spécificité régionale dépendrait de l'étendue de la juridiction de l'autorité qui l'accordait. Pour les États-Unis, l'interprétation proposée par les CE de la disposition de l'article 2.2 relative à la spécificité régionale est contraire à leur propre pratique dans le cadre des procédures en matière de droits compensateurs.[462]

4.280 Enfin, les États-Unis soulignent que l'Accord SMC n'étaye pas la théorie des CE concernant le rapport de hiérarchie existant entre l'article 2.1 b) et l'article 2.2, selon laquelle une constatation de non-spécificité au titre du premier article l'emporte sur une constatation de spécificité au titre du second. Ils insistent sur le fait que lorsque les rédacteurs de l'Accord SMC souhaitaient subordonner une disposition à une autre, ils savaient comment procéder, mais ne l'ont pas fait pour ces deux articles.[463]

2. Arguments des Communautés européennes

4.281 Les CE réfutent les allégations des États-Unis selon lesquelles certains projets d'infrastructures et certaines aides régionales constituaient des subventions au titre de l'Accord SMC.[464]

a) Infrastructure générale

4.282 Les CE mettent en avant le fait que l'article 1.1 a) iii) de l'Accord SMC exclut les projets d'infrastructure générale de son champ d'application. Remontant aux origines de cette disposition, elles démontrent que la fourniture d'une infrastructure générale à Hambourg, Brême et Toulouse est visée par cette exception. Elles font valoir qu'une fois qu'elles ont établi ce fait, dans la mesure où les entités Airbus ont utilisé, loué ou acheté des parties d'un site industriel, aucun avantage ne leur a été conféré car ces transactions ont été réalisées à des taux commerciaux et étayées par des évaluations d'experts indépendants.

4.283 Dans leur deuxième communication écrite, les CE rappellent que les mesures d'infrastructure générale sont exclues du champ d'application de l'Accord SMC. Faisant référence aux communications du Canada et de la Corée sur la question, elles expliquent que le terme "générale" représente une notion plus large que celle qui est mise en avant par les États-Unis. Pour que quelque chose qui est "général" devienne "non général", la limite doit être clairement spécifiée. Autrement dit, une infrastructure ne devient pas "non générale" parce que le public ne l'utilise pas *de facto* ou qu'elle est utilisée de manière irrégulière. Au lieu de cela, les pouvoirs publics doivent avoir établi des limites à l'utilisation par le grand public.[465]

4.284 De plus, comme le Canada, les CE affirment que les améliorations apportées à l'infrastructure générale sont également visées par cette exclusion. Toute amélioration de l'infrastructure générale peut initialement avoir un effet particulièrement positif sur certains usagers immédiats. Mais cela ne lui ôte pas son caractère d'infrastructure générale car elle est utile au public dans son ensemble à long terme.[466]

---

[462] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 50.
[463] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 51.
[464] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 49.
[465] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 33.
[466] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 34.

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

4.285 Les CE notent que le Canada et la Corée sont tous deux d'avis que les limites relatives à l'utilisation de l'infrastructure générale n'enlèvent pas à cette infrastructure son caractère général. Cela conduit à l'approche en deux étapes que les CE ont mise en avant dans leur première communication écrite: *premièrement*, les pouvoirs publics construisent une infrastructure générale. *Deuxièmement*, ils peuvent décider de la mettre à la disposition de certains utilisateurs. La deuxième étape n'annule pas la première – cette deuxième étape doit plutôt être évaluée selon le cas d'espèce, car c'est à ce stade qu'un avantage peut ou non être conféré.[467]

4.286 Les CE affirment qu'elles montrent que la mise en valeur des terrains à Hambourg constitue une infrastructure générale.[468] Elles font valoir que contrairement à ce que les États-Unis allèguent, l'affaire *Scott Paper* n'est pas pertinente pour la mesure prise par Hambourg. Cette mesure consistait simplement en la création de terrains, en l'espèce la transformation de terres humides en terrains utilisables, ce qui est une tâche habituelle des pouvoirs publics en tant que fournisseurs d'infrastructure générale. À la différence des acteurs privés, les pouvoirs publics sont liés par le droit public et par des considérations de politique publique dans le cadre de telles mesures relatives à l'infrastructure générale, et il n'existe pas pour ces mesures de marché sur lequel des investisseurs privés interviennent. En outre, Hambourg n'a pas vendu à Airbus Allemagne les terrains situés dans la zone aménagée. Au contraire, Hambourg garde la propriété du bien et la possibilité d'utiliser les terrains nouvellement créés à d'autres fins après la fin éventuelle du contrat de location signé avec Airbus. Les CE font observer que les mesures d'aménagement des terrains prises par Hambourg ne constituent pas des "contributions financières" au sens de l'article 1.1 a) de l'Accord SMC.[469]

4.287 Les CE considèrent que les États-Unis s'appuient sur un critère juridique erroné et présentent de manière erronée les faits essentiels. Elles soulignent que Hambourg n'a pas créé un "site industriel sur mesure" pour Airbus Allemagne. Elle a transformé des terres humides en terrains utilisables. L'aménagement interne des terrains a été et est encore effectué par Airbus Allemagne et lorsque les terrains seront restitués à Hambourg à la fin du contrat de location, ils devront être remis à l'état initial.[470] Même selon le critère de l'infrastructure générale des États-Unis, le projet de Hambourg ne serait pas exclu de la notion d'infrastructure générale. Pour ce qui est de l'argument des États-Unis selon lequel le site d'Airbus a été créé "exclusivement" pour Airbus, les CE font valoir que le fait, pour les pouvoirs publics, de connaître le premier utilisateur ne rend pas un projet d'infrastructures non général.[471]

4.288 S'agissant de l'allégation des États-Unis selon laquelle le site d'Airbus – à part les installations de quais – ne fait pas partie de la zone portuaire, les CE notent qu'elles n'ont jamais allégué que la zone était visée par la Loi sur le port de Hambourg. L'argument des CE était que le port pouvait facilement être agrandi pour englober les terrains nouvellement créés, si Airbus Allemagne décidait de ne pas reconduire le contrat de location à son expiration.[472] De plus, l'argument des États-Unis selon lequel la législation allemande sur l'aménagement du territoire limite l'utilisation des terrains à la construction d'aéronefs et aux activités liées à l'aviation est infondé. Dans le cadre de la Loi allemande sur la construction, un plan d'aménagement ("Bebauungsplan") local peut être aisément modifié à tout moment, si le plan d'occupation des sols ("Flächennutzungsplan") régional le permet.

[467] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 35.
[468] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 36. *Voir aussi* CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 37, et CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 7.
[469] CE, PCE, paragraphes 779 à 792.
[470] CE, DDONC, paragraphe 202.
[471] CE, DDONC, paragraphe 204.
[472] CE, DDONC, paragraphe 205.

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

Ce dernier n'énonce aucune restriction en ce qui concerne l'industrie aéronautique, de sorte que le plan d'aménagement peut être modifié si cela s'avère nécessaire à l'avenir.[473]

4.289 Les CE estiment que la création de la zone d'aménagement concertée (ZAC) à Toulouse constitue une mesure d'infrastructure générale.[474] Selon elles, l'affaire *Scott Paper*, qui relève de la législation communautaire sur les aides publiques, n'est pas pertinente pour cette mesure, puisque les faits ont été évalués à la lumière du système d'aides publiques des CE, et non au regard de l'Accord SMC. Les CE font valoir que pour cette seule raison, l'affaire en question n'est pas pertinente pour le présent différend. Deuxièmement, contrairement à ce que les États-Unis allèguent, les faits de l'affaire *Scott Paper* ne ressemblent pas aux faits incontestés se rapportant à AéroConstellation. Dans l'affaire *Scott Paper*, les autorités ont transformé les terres agricoles existantes en un site industriel sur mesure, en vendant des terres et en construisant un entrepôt d'usine au profit d'une seule entreprise.[475] Dans le cas d'AéroConstellation, les autorités françaises ont aménagé une zone d'aménagement concertée, semblable à de nombreuses autres ZAC situées en France, qui a ensuite été mise en vente au juste prix du marché, comme le confirme une évaluation. Toute société qui souhaitait acheter des terrains dans la ZAC pouvait le faire sans restriction et, en fait, Airbus n'est qu'une des nombreuses sociétés à en avoir acheté.[476]

4.290 Les CE font valoir qu'à Brême, l'allongement de la piste relève de la notion d'infrastructure générale et l'utilisation spécifique par Airbus de la piste allongée donne lieu à une rémunération adéquate.[477] La ville de Brême est habilitée à offrir à ses citoyens des moyens et des services de transport modernes, y compris au moyen de l'aménagement et de l'exploitation d'un aéroport, et à prendre des mesures pour réduire le bruit.[478] Il n'y a rien qui justifie l'allégation des États-Unis selon laquelle l'allongement de la piste a été effectué pour "l'usage exclusif" d'Airbus.[479]

b) Les mesures contestées ne confèrent pas d'avantage

4.291 Les CE font valoir que s'agissant en particulier du Mühlenberger Loch et de la ZAC AéroConstellation, les États-Unis se raccrochent au coût assumé par les autorités publiques en relation avec ces projets pour affirmer l'existence d'un "avantage". Le critère du coût pour les pouvoirs publics a été rejeté, et l'article 14 d) nous dit comment appliquer le critère de l'avantage conféré au bénéficiaire aux mesures en cause. En particulier, l'article 14 d) prescrit au Groupe spécial d'évaluer si une "rémunération adéquate" est versée pour un bien au regard des "conditions du marché existantes", ou en d'autres mots de la valeur marchande du bien. Par ailleurs, les CE notent que les États-Unis ne citent pas une seule disposition de l'Accord SMC qui étaierait leur théorie des "économies de coûts". À la place, ils s'en prennent à une décision communautaire concernant les aides publiques qui reflète les caractéristiques *sui generis* du droit communautaire sur les aides publiques et n'a aucun rapport avec le présent différend.[480]

i) Hambourg

4.292 Les CE font valoir que, même si le Groupe spécial devait conclure que les mesures de création des terrains et de protection contre les inondations n'étaient pas des mesures relatives à

[473] CE, DDONC, paragraphe 206.
[474] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 36. *Voir aussi* CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 37, et CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 7.
[475] CE, DCE, paragraphe 394.
[476] CE, PDFC, paragraphe 24.
[477] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 36.
[478] CE, PCE, paragraphes 869 et 870.
[479] CE, PCE, paragraphes 871 à 874.
[480] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 7.

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

l'infrastructure générale, la contribution financière qui ressort des conditions de location des terrains et des installations spéciales ne confère pas un "avantage". Cela tient au fait que les tarifs de location ont été fixés à la juste valeur marchande selon des principes d'évaluation acceptés, comme l'affirme le Comité d'experts en immobilier de la ville de Hambourg.[481]

4.293 Selon les CE, l'argument des États-Unis selon lequel le loyer des terrains devrait être fondé, en tant que valeur de remplacement d'un point de repère du marché, sur le coût assumé par la ville de Hambourg pour aménager les terrains et construire le système de protection contre les inondations est sans fondement. Les États-Unis appliquent à tort le critère du "coût pour les pouvoirs publics". L'article 14 d) de l'Accord SMC indique sans ambiguïté que le critère approprié pour mesurer l'"avantage" découlant d'une contribution financière est l'avantage conféré au bénéficiaire.[482]

4.294 Les CE notent en outre que la valeur marchande des terrains, valeur fondamentale nécessaire pour mesurer tout avantage conféré à Airbus, n'est pas contestée. M. Keunecke, l'expert en immobilier des États-Unis et le Comité d'experts en immobilier de la ville de Hambourg sont d'accord sur la valeur marchande des terrains.[483] Les CE expliquent que le Comité d'experts en immobilier de la ville de Hambourg et M. Keunecke sont en désaccord uniquement sur le rendement conforme à celui du marché exigé pour cet investissement. Elles présentent des calculs qui, selon leurs affirmations, démontrent que lorsque les deux points de repère proposés sont correctement conciliés, le Comité d'experts et M. Keunecke sont d'accord sur la mesure de base du rendement, avant la majoration additionnelle du rendement de 3 pour cent recommandée par M. Keunecke.[484] Les CE font valoir que, contrairement à ce que les États-Unis affirment, le rapport de M. Keunecke n'étaye la majoration additionnelle suggérée du rendement par aucun élément de preuve relatif au marché et que M. Keunecke la justifie en citant des conditions du marché qui ne sont pas pertinentes pour les locations en cause.[485] Elles notent que M. Keunecke ne conteste pas la méthode appropriée pour mesurer les tarifs de location des terrains et des installations spéciales dont le Comité d'experts en immobilier de la ville de Hambourg a constaté qu'ils correspondaient aux tarifs du marché.[486]

4.295 De plus, les CE estiment que le rapport de M. Keunecke ne cautionne pas l'utilisation par les États-Unis du coût pour les pouvoirs publics pour mesurer les loyers du marché. S'agissant de l'utilisation du coût et non de la valeur comme mesure de l'avantage, le rapport de M. Keunecke indique uniquement que *si l'on accepte* le critère juridique du coût pour les pouvoirs publics utilisé par les États-Unis, le tarif de location requis que paie Airbus est trop bas. M. Keunecke ne dit pas que le coût constitue la mesure appropriée du marché, et les CE notent qu'il ne peut logiquement pas le faire, puisque l'analyse qu'il fait dans son rapport des taux de rendement observés sur le marché de l'immobilier commercial (avant la majoration recommandée pour l'immobilier industriel) est fondée sur les loyers observés en pourcentage de la valeur, et non du coût.[487]

4.296 Les CE affirment en outre que l'argument des États-Unis – selon lequel le critère du coût pour les pouvoirs publics doit être utilisé parce que l'investissement effectué par les pouvoirs publics pour créer l'infrastructure témoigne des économies réalisées par le bénéficiaire – repose sur l'hypothèse erronée selon laquelle Airbus aurait elle-même supporté le coût des mesures d'aménagement des terrains et de protection contre les inondations si la ville de Hambourg ne l'avait pas fait. Les CE font

[481] CE, PCE, paragraphes 799 à 805.
[482] CE, PCE, paragraphes 820 à 827.
[483] CE, PCE, paragraphes 806 et 807.
[484] CE, réponse à la question n° 267 du Groupe spécial, paragraphes 115 à 132.
[485] CE, réponse à la question n° 267 du Groupe spécial, paragraphes 115 à 132.
[486] CE, PCE, paragraphes 808 à 817, 828 à 857; CE, réponse à la question n° 267 du Groupe spécial, paragraphes 115 à 132.
[487] CE, DDOC, paragraphe 12. Réponse à la question du Groupe spécial.

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

valoir qu'en fait les éléments de preuve qu'elles ont fournis démontrent que si Hambourg n'avait pas réalisé le projet d'aménagement des terrains, Airbus aurait établi la totalité de la chaîne d'assemblage final de l'A380 à Toulouse, **[***]**.[488]

4.297 Selon les CE, ces éléments de preuve documentaires montrent non seulement qu'Airbus n'a pas tiré avantage des mesures d'aménagement des terrains et de protection contre les inondations mais aussi que **[***]**. Airbus a établi une partie de l'assemblage final à Hambourg afin d'éviter de perdre le FEM pour l'A380. Par conséquent, **[***]**.[489]

4.298 Selon les CE, le coût ne constitue pas une mesure fiable de l'avantage qui résulte pour le bénéficiaire de programmes économiques des pouvoirs publics tels que l'aménagement de terrains, parce que, contrairement à ce qui se passe avec un investisseur privé, le coût de la location pour le locataire et le rendement total pour le bailleur ne sont pas symétriques. Comme M. Keunecke l'a fait observer dans son rapport, aucun investisseur privé (y compris Airbus) dont les rendements se limiteraient au revenu locatif n'aurait aménagé les terrains au Mühlenberger Loch, car le coût aurait de loin dépassé la valeur créée. Toutefois, en tant qu'investisseur public, la ville de Hambourg pouvait anticiper d'autres sources de recettes en plus des versements des loyers, y compris des recettes découlant de l'intensification de l'activité économique sous la forme de recettes fiscales plus élevées générées par la création de nouveaux emplois et l'augmentation des bénéfices chez Airbus et ses nombreux fournisseurs locaux. Cela entraînerait à son tour une accélération du développement régional, générant ainsi des recettes fiscales encore plus importantes. En conséquence, fournir le terrain à Airbus à la valeur marchande pouvait déclencher une expansion économique suffisante pour justifier l'investissement de la part de la ville de Hambourg. Les CE notent qu'il ne s'agissait pas de simples conjectures de la part de la ville de Hambourg, mais de la constatation d'un cabinet d'économistes-conseils que la ville avait engagé avant de consentir à l'investissement.[490]

4.299 Enfin, les CE font valoir que l'affirmation des États-Unis selon laquelle la ville de Hambourg aurait dû au moins obtenir une majoration du loyer par rapport à celui du marché parce que le terrain aménagé était adjacent à une installation d'Airbus existante est tout aussi dénuée de fondement. Les États-Unis ne relèvent pas que Hambourg et Toulouse étaient en concurrence pour l'emplacement de la chaîne d'assemblage final de l'A380. À Toulouse, où il existait suffisamment de terrains pour recevoir l'ensemble des installations d'assemblage final, Airbus a payé **[***]** par mètre carré de terrain. Pour le site de Hambourg, Airbus a accepté de payer un loyer sur la base d'une valeur marchande de **[***]** par mètre carré. Cela constitue déjà une majoration de **[***]** par rapport à la valeur des terrains comparables à Toulouse. La concurrence exercée par Toulouse a limité toute prétendue "majoration" que Hambourg pouvait exiger.[491]

4.300 Les CE notent que le cas des installations spéciales est toutefois différent de celui de l'aménagement de terrains nus. Ces installations ont été construites selon les spécifications d'Airbus et perdront la totalité ou l'essentiel de leur valeur pendant la location. Dans ce cas, la meilleure façon d'évaluer le juste loyer du marché et, par conséquent, tout avantage est de se fonder sur la rentabilité sur le marché du coût de construction des installations. Les CE observent que c'est précisément

[488] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 155 du Groupe spécial, paragraphes 154 à 156.

[489] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 155 du Groupe spécial, paragraphes 148 à 164; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 219 du Groupe spécial, paragraphes 380 à 387.

[490] CE, DDOC, paragraphe 27; CE, réponse à la question n° 267 du Groupe spécial, paragraphes 115 à 132.

[491] CE, DDOC, paragraphe 23.

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

l'approche suivie par le Comité d'experts en immobilier de la ville de Hambourg, qui a constaté que le loyer accepté par Airbus correspondait à celui du marché.[492]

ii) Brême

4.301 Les CE font valoir qu'à Brême, l'utilisation spécifique par Airbus de la piste allongée donne lieu à une rémunération adéquate.[493]

4.302 Les CE soulignent que, comme les États-Unis eux-mêmes le notent, Airbus verse pour l'utilisation de l'aéroport de Brême des redevances conformes au barème général. Elles relèvent que les États-Unis n'ont pas fait valoir que ces redevances n'étaient pas conformes à celles du marché. En revanche, les États-Unis semblent suggérer que Brême devrait calculer pour Airbus une redevance qui permette de rentabiliser le coût de l'allongement de la piste. Cependant, pour les raisons exposées dans le cas de Hambourg, le coût pour les pouvoirs publics est dénué de pertinence pour déterminer l'avantage conféré au bénéficiaire.[494]

iii) Toulouse

4.303 Les CE font valoir que les allégations des États-Unis selon lesquelles la vente à Airbus France d'une partie de la ZAC AéroConstellation et la location d'EIG ont été effectuées moyennant une rémunération moins qu'adéquate sont infondées. Elles indiquent qu'une société d'expertise commerciale a confirmé que le prix du terrain acheté par Airbus France dans la ZAC AéroConstellation était conforme à celui du marché. Par conséquent, aucun avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC n'a de ce fait été conféré. Les CE considèrent que les États-Unis n'avancent aucune raison plausible pour laquelle le Groupe spécial ne devrait pas tenir compte des éléments de preuve directs du *prix du marché* du terrain industriel dans la ZAC ou dans des ZAC comparables, ou de ceux fournis dans l'évaluation d'Atisreal, qui appuient le *coût* assumé par les autorités françaises. Les CE estiment en outre que lorsqu'ils ont évalué la location d'EIG, les États-Unis ont fortement surestimé la superficie des terrains incluse dans la location et ont également surestimé le taux de rentabilité requis pour la location.[495]

4.304 Les CE notent que les États-Unis affirment néanmoins que des "avantages" sont conférés à Airbus en se référant au coût assumé par les autorités françaises pour créer la ZAC. Cela étant, la question de savoir si les autorités françaises recouvrent ce coût grâce au prix d'achat payé par Airbus pour le terrain n'est pas pertinente pour l'examen de l'"avantage". L'Organe d'appel a souligné que l'examen prévu à l'article 1.1 b) concernait le point de savoir si une contribution financière conférait un "avantage" à un bénéficiaire, par rapport à un point de repère du marché. De plus, l'Organe d'appel a estimé qu'une approche fondée sur le coût pour les pouvoirs publics "{allait} à l'encontre du sens ordinaire de l'article 1.1 b), qui met{tait} l'accent sur le *bénéficiaire* et non sur les *pouvoirs publics* faisant la "contribution financière"".[496]

[492] CE, réponse à la question n° 92 du Groupe spécial, paragraphe 240; CE, réponse à la question n° 184 du Groupe spécial, paragraphes 128 à 136; CE, DCE, paragraphe 364.

[493] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 36.

[494] CE, PCE, paragraphes 871 à 874.

[495] CE, PCE, paragraphes 922 à 938; CE, réponse à la question n° 185 du Groupe spécial, paragraphes 145 et 146; CE, réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphes 157 à 165.

[496] CE, PCE, paragraphes 922 à 938; CE, DCE, paragraphes 368 à 398.

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

iv) Mesures régionales relatives aux infrastructures

4.305 Les CE font valoir que certaines des mesures régionales relatives aux infrastructures ne confèrent pas d'avantage à Airbus du fait qu'elles ont été accordées à une entreprise autre qu'Airbus et/ou ne visent pas les LCA.

c) Spécificité de l'aide régionale

4.306 Les CE font observer que les autorités allemandes, espagnoles et britanniques ont accordé des dons au titre de programmes généralement disponibles au niveau communautaire, national ou infranational. Ces dons n'étaient pas limités à "certaines entreprises" situées à l'intérieur d'une région déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accordait la subvention. Ils étaient à la disposition de toutes les sociétés situées dans cette région, conformément à des critères objectifs. Ces critères étaient conformes aux prescriptions de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC et de la note de bas de page 2 y relative. Tout comme n'importe quelle autre société située dans la région déterminée, Airbus pouvait bénéficier d'un programme d'aide régional qui en lui-même était parfaitement conforme à l'Accord SMC.[497]

4.307 Par ailleurs, les CE expliquent pour quelle raison, à leur avis, les dons octroyés pour les installations d'Airbus à Nordenham (Allemagne), Séville, La Rinconada, Tolède, Puerto de Santa Maria, Puerto Real (Espagne) et Broughton (Royaume-Uni) ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC. Elles notent en particulier que l'article 2.2 ne fait pas de l'aide régionale – c'est-à-dire une aide qui peut généralement être obtenue par toutes les entreprises situées dans des régions expressément déterminées – une aide spécifique.[498] De fait, une telle aide n'est à l'évidence pas spécifique au titre de l'article 2.2. Pour ce qui est de l'argument des États-Unis concernant l'article 8.2 b), les CE expliquent qu'ils comprennent mal la dynamique des négociations du Cycle d'Uruguay. Obtenir le "feu vert" pour l'aide régionale était un objectif clé de la politique communautaire, dans le contexte d'une définition de la spécificité qui évoluait tout au long des négociations.[499] Les CE font valoir que les États-Unis déforment de manière évidente l'historique de la négociation de la disposition, en alléguant en fait que les États fédéraux devraient bénéficier d'un avantage intrinsèque au titre de l'Accord SMC, résultat que personne n'a accepté.[500]

4.308 Enfin, les CE soulignent que plusieurs des mesures espagnoles visent des activités qui ne sont pas liées à la construction des LCA d'Airbus (par exemple la construction d'aéronefs militaires). Elles expliquent par ailleurs que le soutien apporté à Broughton n'était pas une aide régionale, mais a été accordé dans le cadre de deux programmes généralement disponibles au pays de Galles. Elles font valoir que les États-Unis allèguent qu'il y a spécificité en se fondant sur une demande antérieure d'aide régionale, qui avait été rejetée.[501]

[497] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 15. *Voir aussi* CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 51.
[498] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 37. *Voir aussi* CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 7.
[499] CE, DDONC, paragraphe 225.
[500] CE, DDONC, paragraphe 226.
[501] CE, DDONC, paragraphes 233 à 239.

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

G. QUESTION DE SAVOIR SI LES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS ONT SUBVENTIONNÉ AIRBUS EN DÉCIDANT EN 1998 D'ANNULER AU MOINS 7,7 MILLIARDS DE DM DE DETTES QU'AVAIT DEUTSCHE AIRBUS À LEUR ÉGARD

1. Arguments des États-Unis

4.309 Les États-Unis font valoir que Deutsche Airbus a compté presque entièrement sur l'aide au lancement et d'autres subventions des pouvoirs publics allemands pour financer sa participation initiale au projet Airbus. Ils observent qu'à la fin des années 1990, le montant total cumulé de la dette de Deutsche Airbus à l'égard des pouvoirs publics allemands s'élevait à au moins 11 milliards de DM (rien que pour le principal), dont 9,4 milliards de DM au titre de l'aide au lancement de l'A300/A310 et de l'A330/A340 et d'autres prêts moins élevés ("subventions remboursables") que les pouvoirs publics avaient accordés à la société. En 1998, les pouvoirs publics allemands ont permis à Deutsche Airbus de verser 1 735 millions de DM pour "liquider" sa dette de 9,4 milliards de DM. Ils ont annulé les 7,7 milliards de DM restants.[502]

4.310 Les États-Unis notent que les CE ne contestent pas ces faits. Toutefois, elles voudraient faire croire au Groupe spécial que l'annulation d'une dette de 7,7 milliards de DM n'a pas conféré d'avantage à la société. Leur théorie est que l'opération de 1998 constituait un règlement à la juste valeur de la valeur actuelle nette de la dette non remboursée.[503] Les États-Unis font valoir qu'il importe peu que cette opération soit qualifiée d'annulation de la dette ou de liquidation à la juste valeur. Dans l'un et l'autre cas, elle constitue une subvention.[504]

4.311 Les États-Unis relèvent que comme le Groupe spécial l'a dit dans l'affaire *Corée – Navires de commerce*, l'annulation de la dette est "comparable à un don en espèces, car les fonds qui étaient précédemment accordés sous forme de prêt, contre intérêt, sont maintenant accordés gratuitement, en raison de la suppression de l'obligation de remboursement". Par conséquent, l'annulation par les pouvoirs publics allemands des obligations de remboursement de Deutsche Airbus constitue une contribution financière à Deutsche Airbus au sens de l'article 1.1 a) 1) i). Elle confère également un avantage à Deutsche Airbus. Les États-Unis font observer que l'annulation de la dette est comparable à un don en espèces et confère donc un avantage – et constitue par conséquent une subvention – pour les mêmes raisons. Enfin, ils affirment que l'annulation de la dette est spécifique parce qu'elle a été concédée dans le cadre d'un accord ponctuel entre les pouvoirs publics allemands et Deutsche Airbus.[505]

4.312 Les États-Unis n'acceptent pas la description que les CE donnent de l'opération de 1998, mais cette description ne change pas le fait que cette opération a conféré un avantage. Ils affirment que, que l'on décrive l'opération d'une façon ou d'une autre, les pouvoirs publics allemands ont effectivement transformé les avantages potentiels que Deutsche Airbus aurait pu retirer à l'avenir des économies réalisées sur un crédit consenti sans intérêt par les pouvoirs publics allemands en un don en espèces effectif d'un montant de 7,7 milliards de DM accordé en 1998.[506]

4.313 Les États-Unis considèrent que les CE les accusent à tort de répondre à la description qu'elles font de l'opération de 1998 en établissant une nouvelle allégation. En fait, les États-Unis ont simplement répondu aux CE en fonction de ce qu'elles avaient dit et ont démontré que, même si, pour

---

[502] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 60. *Voir aussi* États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 57, et États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 13.
[503] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 57.
[504] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 13.
[505] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 61.
[506] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 58.

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

les besoins de l'argumentation, la description faite par les CE de l'opération de 1998 était exacte, la transaction conférait néanmoins un avantage. La théorie des CE, selon laquelle les États-Unis contestent en réalité l'ensemble d'aides accordées par les pouvoirs publics allemands à Deutsche Airbus en 1989, et non la liquidation de la créance intervenue en 1998, et selon laquelle l'ensemble d'aides ne relève pas du mandat du Groupe spécial car il n'a pas été indiqué dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis, est erronée. Premièrement, la partie pertinente de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis fait référence non seulement à l'"annulation" par les pouvoirs publics allemands de la dette due par Deutsche Airbus, mais aussi à leur "prise en charge" antérieure de "... la dette accumulée par Deutsche Airbus".[507]

4.314 Deuxièmement, les CE se trompent à propos de la pertinence de l'ensemble d'aides accordées en 1989 pour l'allégation des États-Unis. Les États-Unis expliquent qu'ils ne contestent pas l'ensemble d'aides en lui-même et à lui seul. Ils contestent l'opération de liquidation de la dette intervenue en 1998. Il apparaît que cette opération est une annulation du montant d'environ 7,7 milliards de DM correspondant à la différence entre le montant nominal de la dette et le montant que la société a réellement payé aux pouvoirs publics. Compte tenu de la réponse des CE, les États-Unis ont réexaminé cette opération sous l'angle de la description qui en était faite par les CE. Pour cela, il fallait nécessairement examiner les éléments permettant de déterminer la juste valeur de la dette, notamment ses conditions de remboursement très préférentielles. Il en est ressorti que, si l'on partait de la description faite par les CE, on parvenait au même résultat, au plan économique, que celui qui avait été initialement constaté par les États-Unis.[508]

2. Arguments des Communautés européennes

4.315 Les CE font valoir que la liquidation en 1998 des obligations de remboursement non honorées de Deutsche Airbus à l'égard des pouvoirs publics allemands ne constitue pas une subvention.

4.316 Premièrement, les CE font valoir que les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments *prima facie* montrant qu'Airbus SAS – la seule compagnie qui produit actuellement des LCA dans les CE et qui, selon les États-Unis, cause des effets défavorables actuels pour leurs intérêts – avait effectivement bénéficié de la subvention alléguée.[509]

4.317 Deuxièmement, les CE font valoir que l'hypothèse sur laquelle repose l'argument des États-Unis – à savoir l'existence d'une dette de 9,4 milliards de DM à l'égard des pouvoirs publics allemands – est erronée d'un point de vue factuel. Une telle dette ne figurait pas sur les livres comptables de Deutsche Airbus, comme le confirment, entre autres choses, les états financiers de la société.[510] Les CE font valoir que, par conséquent, les affirmations des États-Unis selon lesquelles la liquidation de 1998 constituait une "annulation de la dette" sont sans fondement.[511] Selon elles, la liquidation de 1998 reflétait la juste valeur marchande des demandes de remboursement effectivement faites par les pouvoirs publics allemands à Deutsche Airbus en 1998, à savoir les demandes de remboursement de contributions financières antérieures sous réserve de certaines conditions.[512] En conséquence, la liquidation de 1998 ne constitue pas une subvention.

---

[507] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 59. *Voir aussi* États-Unis, déclaration finale, première réunion, résumé analytique, paragraphes 21 à 23, et États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 12.

[508] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 60.

[509] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 57.

[510] CE, PCE, paragraphe 1197.

[511] CE, PCE, paragraphes 1175 et 1176.

[512] CE, PCE, paragraphes 1175 et 1176.

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

4.318 En particulier, les CE font valoir que les demandes de remboursement en cause dans le cadre de la liquidation de 1998 ont été évaluées par un cabinet d'audit international indépendant, qui a exposé ses constatations sur la juste valeur marchande de ces demandes dans un rapport communiqué au Groupe spécial.[513] Les CE notent que les États-Unis n'ont pas contesté la fiabilité de cette évaluation.[514] Les évaluations effectuées à l'époque par des experts financiers indépendants ont constitué la base de la liquidation de 1998.[515] Le montant de la liquidation a même excédé la valeur attribuée aux créances détenues par les pouvoirs publics allemands, ce qui – selon les CE – exclut une constatation de l'existence d'un avantage.[516]

4.319 Les CE expliquent ensuite que le montant de la liquidation excédant la valeur déterminée par le cabinet d'audit international peut être considéré comme résultant de l'application au flux de liquidités prévu d'un taux d'actualisation inférieur à celui utilisé pour l'évaluation. Elles font valoir qu'elles montrent que le montant effectif de la liquidation suppose un taux d'actualisation égal au taux d'emprunt sans risque des pouvoirs publics allemands. Selon les CE, cela signifie que les parties ont actualisé le flux des futurs versements *probables* de Deutsche Airbus aux pouvoirs publics comme si ces versements étaient certains. Cela se traduit par l'attribution de la valeur actuelle la plus élevée possible au flux des futurs versements.[517]

4.320 Les CE font valoir que, pour ces raisons, la liquidation de 1998 ne confère pas d'avantage ni ne constitue une subvention.

4.321 Les CE font aussi valoir qu'au lieu de réfuter les éléments de preuve de l'époque indiquant que la liquidation de 1998 a été réalisée aux conditions du marché, les États-Unis présentent une allégation nouvelle du point de vue juridique et factuel et contestent, outre la liquidation de 1998, les modalités de la restructuration de 1989 en faisant valoir que Deutsche Airbus a reçu un avantage financier important "sous la forme d'un taux d'intérêt de zéro".[518] Selon les CE, les États-Unis admettent que les "modalités de remboursement très préférentielles" selon leurs allégations découlent des modalités de la restructuration de 1989, à savoir une mesure distincte du point de vue juridique et factuel de la liquidation de 1998.[519] Les CE observent que cette nouvelle allégation à l'encontre d'une nouvelle mesure ne figure ni dans la première communication écrite des États-Unis ni dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, et ne relève donc pas de la compétence du présent Groupe spécial.[520] Le Groupe spécial ne peut donc pas formuler de constatations ni de recommandations au sujet de la restructuration de 1989 en tant que mesure en cause.[521] Les CE notent que les États-Unis ont ultérieurement confirmé qu'ils ne contestaient pas la restructuration de 1989 "en elle-même et à elle seule", mais qu'ils contestaient la liquidation de 1998 pour laquelle la restructuration de 1989 constituait un "contexte factuel".[522] Pourtant, les CE affirment que la façon dont les États-Unis présentent leur approche ne peut pas faire oublier le fait que la nouvelle contestation des États-Unis n'est pas juste un argument nouveau, mais plutôt une allégation nouvelle portant sur une mesure différente qui ne relève pas du mandat du Groupe spécial.[523] Selon les CE, les États-Unis ne peuvent pas contester, en tant que mesures conférant une subvention dans le cadre de la

[513] CE, PCE, paragraphes 1186 à 1202. *Voir aussi* CE, PDONC, paragraphe 18.
[514] CE, DDONC, paragraphe 243.
[515] CE, PCE, paragraphe 1176.
[516] CE, PCE, paragraphes 1193 et 1202.
[517] CE, DDONC, paragraphes 247 et 248.
[518] CE, PDONC, paragraphe 108; CE, DCE, paragraphes 586 à 590.
[519] CE, DDONC, paragraphes 247 et 248.
[520] CE, DCE, paragraphes 586 à 590.
[521] CE, réponse à la question n° 187 du Groupe spécial, paragraphe 150.
[522] CE, DDONC, paragraphe 249.
[523] CE, DCE, paragraphes 585 à 591.

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

liquidation de *1998*, les mesures qui ont été mises en place lors de la restructuration de *1989*.[524] À cet égard, les CE notent de nouveau que la liquidation de 1998 était fondée intégralement sur les modalités de la restructuration de 1989 et n'a conféré aucun avantage à Deutsche Airbus (comme en témoignent également les documents de l'époque).[525]

4.322 Enfin, les CE font valoir que même si le Groupe spécial devait constater que la nouvelle allégation des États-Unis relevait de son mandat ou qu'il était en droit d'évaluer la restructuration de Deutsche Airbus de 1989 en tant que "contexte factuel" de leur allégation de subventionnement découlant de la liquidation de 1998, l'allégation des États-Unis serait néanmoins infondée. Les CE expliquent que la charge incombe aux États-Unis de démontrer que la restructuration de 1989 elle-même constitue une subvention et que les États-Unis ne l'ont pas démontré.[526] Ainsi, même si l'approche des États-Unis était correcte en droit, ce qui n'est pas le cas, leurs allégations ayant trait à deux éléments soigneusement choisis de la restructuration de 1989 – les conditions de remboursement et l'investissement de la KfW examiné ci-après – doivent être rejetées, car dans la présente procédure, les États-Unis n'ont ni établi ni allégué que la restructuration de 1989 constituait une subvention.[527] La décision des États-Unis de limiter leur contestation ne peut pas les dispenser de la charge qui leur incombe de démontrer que la restructuration de 1989 constitue une subvention lorsqu'ils en contestent certains éléments.[528] Par ailleurs, les CE estiment que la restructuration de 1989 est compatible avec les actions qu'un investisseur privé aurait menées pour minimiser ses pertes s'il avait été à la place des pouvoirs publics allemands.[529]

H. QUESTION DE SAVOIR SI L'INVESTISSEMENT DES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS DANS DEUTSCHE AIRBUS EN 1989 OU LE TRANSFERT ULTÉRIEUR EN 1992 DE LEUR PART DU CAPITAL DE DEUTSCHE AIRBUS AU GROUPE DAIMLER EST UNE SUBVENTION SPÉCIFIQUE ACCORDÉE À AIRBUS

1. Arguments des États-Unis

4.323 Les États-Unis font valoir que le transfert par les pouvoirs publics allemands de leur part du capital de Deutsche Airbus au groupe Daimler est une subvention spécifique accordée à Airbus.[530] Ils font observer qu'en 1989, les pouvoirs publics allemands sont convenus de prendre une participation au capital social de Deutsche Airbus en acquérant une part de 20 pour cent de la société pour un montant de 505 millions de DM (258 millions d'euros). Trois ans plus tard, les pouvoirs publics allemands sont convenus de donner leur part à DASA sans compensation. Les États-Unis affirment d'abord que la participation au capital social est une subvention parce que la décision des pouvoirs publics allemands de participer à hauteur de 505 millions de DM au capital de Deutsche Airbus était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en Allemagne. Ils affirment ensuite que le transfert de la part en 1992 est une subvention parce qu'il constituait en fait un don de 505 millions de DM (258 millions d'euros). Ils affirment aussi que ces deux subventions étaient spécifiques à Airbus.[531]

---

[524] CE, réponse à la question n° 187 du Groupe spécial, paragraphes 153 à 156.

[525] CE, DCE, paragraphes 565 à 570, 593 et 594. *Voir aussi* CE, déclaration finale, première réunion, paragraphe 23.

[526] CE, DDONC, paragraphe 255. *Voir aussi* CE, réponse à la question n° 187 du Groupe spécial, paragraphes 157 à 160, 165.

[527] CE, réponse à la question n° 187 du Groupe spécial, paragraphe 157.

[528] CE, réponse à la question n° 187 du Groupe spécial, paragraphe 162.

[529] CE, PCE, paragraphes 1177 à 1180; CE, réponse à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 276.

[530] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 62.

[531] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 62.

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

4.324 Les États-Unis soutiennent qu'Airbus tirait avantage des participations des pouvoirs publics allemands à son capital social à des moments où un investisseur soumis aux forces du marché n'aurait pas réalisé ces investissements en raison de la situation financière désastreuse de la société Airbus allemande.[532] Ils notent que les CE ont répondu que les mesures prises par les pouvoirs publics étaient conformes à la pratique habituelle des investisseurs privés. Ils considèrent que les CE se fondent sur un point de repère erroné qu'elles présentent comme un point de repère du marché. Les CE affirment qu'"au moment même" où les pouvoirs publics ont réalisé leur investissement, un investisseur privé, "Daimler (par l'intermédiaire de MBB)", a également investi dans Deutsche Airbus. Cependant, les États-Unis affirment que les CE omettent le fait que la volonté de Daimler de réaliser cet investissement dépendait très fortement de l'octroi préalable par les pouvoirs publics d'un ensemble d'aides substantiel qui incluait leur propre investissement.[533]

4.325 En outre, les États-Unis estiment que les CE font erreur lorsqu'elles cherchent à discréditer les éléments de preuve sur lesquels ils s'appuient. Selon eux, les CE laissent entendre à tort qu'ils ont fondé leur évaluation de l'intérêt que présentait la participation au capital social de Deutsche Airbus sur la seule évaluation de la situation financière de la société mère ("MBB"). Tout en notant la situation désastreuse dans laquelle MBB se trouvait lorsque Daimler a investi dans cette société, les États-Unis soulignent en particulier la situation financière critique dans laquelle était Deutsche Airbus à l'époque et dans laquelle on pouvait s'attendre à ce qu'elle soit dans un avenir prévisible.[534]

4.326 Les États-Unis indiquent que la seule raison pour laquelle les CE qualifient l'achat initial d'actions de transaction commerciale est une comparaison avec un investissement effectué par Daimler Benz. Or l'investissement de Daimler n'était pas indépendant de la participation des pouvoirs publics allemands au capital social de manière à pouvoir corroborer la nature commerciale de la participation. Pour ce qui est de la restitution ultérieure des actions d'Airbus à MBB, les États-Unis font valoir que les CE doivent encore expliquer pourquoi Daimler et le Directeur général de l'époque du commerce extérieur de la Commission européenne ont qualifié la transaction de compensation pour le retrait du programme allemand d'assurance contre les risques de change après la publication du rapport défavorable d'un groupe spécial chargé du règlement d'un différend.[535]

2. Arguments des Communautés européennes

4.327 Les CE font valoir que ni l'investissement des pouvoirs publics allemands dans Deutsche Airbus en 1989 ni le transfert en 1992 de leur part du capital de Deutsche Airbus à MBB ne constituent une subvention.

4.328 Les CE expliquent premièrement que les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments *prima facie* ni montré que l'une ou l'autre des subventions alléguées avait apporté des avantages à Airbus SAS, qui aujourd'hui développe, construit et vend les LCA dont il est allégué qu'ils causent des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis.[536]

4.329 Deuxièmement, s'agissant du transfert de parts de 1992, les CE expliquent que cette transaction n'aurait pas pu conférer un avantage à Deutsche Airbus parce que c'était MBB qui avait reçu les parts de Deutsche Airbus détenues par les pouvoirs publics allemands.[537] Elles notent que les États-Unis n'ont pas expliqué comment une subvention accordée à une société – qui ne construisait

[532] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 61.
[533] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 61.
[534] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 62.
[535] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 11.
[536] CE, PCE, paragraphes 1203 et 1212.
[537] CE, PDONC, paragraphe 111.

pas de LCA à l'époque et n'en construit pas aujourd'hui – peut se transformer en une subvention accordée à une société qui en construit.[538] Les CE expliquent aussi que la participation de la KfW dans Deutsche Airbus avait été conçue, dès le tout début, comme une mesure *temporaire* et que Daimler, par l'intermédiaire de MBB, a honoré son engagement de reprendre la part de 20 pour cent de Deutsche Airbus que la KfW détenait.[539] Les CE fournissent des éléments de preuve indiquant que la valeur des parts de la KfW, en 1992, a été déterminée sur la base de l'avis fourni par deux sociétés internationales d'expertise comptable et d'audit indépendantes réputées et que le transfert de ces parts à MBB n'a pas été réalisé à titre gracieux, comme l'affirment les États-Unis.[540] En fait, le prix du transfert des parts de la KfW englobait non seulement la valeur marchande de ces parts en 1992, mais aussi une compensation additionnelle prévue dans les modalités de la restructuration de 1989.[541] Par conséquent, contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, le transfert n'a pas été réalisé à titre gracieux. Il n'a pas non plus apporté d'avantages à Deutsche Airbus.[542] Enfin, les CE notent que les États-Unis admettent que le transfert de part de 1992 faisait partie d'une transaction qui modifiait certaines modalités de la restructuration de 1989, et qu'ils conviennent que, tout compte fait, cette transaction n'a affecté ni positivement ni négativement la situation économique de Deutsche Airbus. Par conséquent, le transfert de 1992 ne peut pas constituer une subvention.[543]

4.330 Les CE réagissent aussi à la contestation conditionnelle par les États-Unis de l'investissement réalisé en 1989 par la KfW dans Deutsche Airbus.[544] Elles expliquent que l'investissement n'a pas constitué une subvention car il n'a pas été effectué à des conditions plus favorables que celles qui pouvaient être obtenues sur le marché, ainsi que le prouve le fait qu'un investisseur privé – Daimler Benz, par l'intermédiaire de MBB – a investi dans Deutsche Airbus au même moment et aux mêmes conditions. Par conséquent, l'investissement était compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés.[545]

4.331 Les CE font valoir que cette conclusion n'est pas mise en cause par le fait que les investissements des pouvoirs publics allemands et de Daimler Benz dans Deutsche Airbus faisaient partie de la restructuration de 1989 de Deutsche Airbus. Bien que les États-Unis fassent valoir que la "séparation entre l'"ensemble de mesures de restructuration" allégué … et l'injection de capitaux de la KfW est artificielle", les CE soutiennent qu'il s'agit d'une artificialité que les États-Unis ont créée en ne contestant qu'un aspect particulier de l'ensemble de mesures de restructuration de 1989.[546] En fait, c'est une artificialité que les États-Unis ont créée en "choisissant soigneusement" certains éléments de la restructuration de 1989 pour les contester tout en faisant abstraction d'autres éléments.[547] Par ailleurs, les CE estiment qu'une restructuration financière n'est pas en soi une subvention.[548] Par conséquent, il n'est pas possible de conclure que l'investissement de la KfW est une subvention sans procéder à une évaluation complète de la restructuration de 1989 de Deutsche Airbus.[549] Les CE rappellent leurs arguments selon lesquels la restructuration de 1989 ne relève pas du mandat du Groupe spécial et elles notent que les États-Unis ont précisé qu'ils ne contestaient pas la

[538] CE, PDONC, paragraphe 111.
[539] CE, PCE, paragraphes 1206 et 1207. *Voir aussi* CE, PCE, paragraphe 1213.
[540] CE, PCE, paragraphes 1208 et 1209. *Voir aussi* CE, PDONC, paragraphe 112.
[541] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 44.
[542] CE, DCE, paragraphe 602.
[543] CE, DCE, paragraphe 603.
[544] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 58.
[545] CE, PCE, paragraphes 1214 à 1216.
[546] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphes 175 et 176.
[547] CE, réponse à la question n° 187 du Groupe spécial, paragraphes 157 à 162.
[548] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 224 a) du Groupe spécial, paragraphes 405 à 411.
[549] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 8.

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

restructuration de 1989 "en elle-même et à elle seule".[550] Enfin, elles font valoir que même si le Groupe spécial devait prendre la restructuration de 1989 en compte en tant que contexte factuel, les États-Unis n'ont pas démontré que ladite restructuration constitue elle-même une subvention.[551] Les CE estiment que la restructuration de 1989 est compatible avec les actions qu'un investisseur privé aurait menées pour minimiser ses pertes s'il avait été à la place des pouvoirs publics allemands.[552]

4.332 Enfin, les CE font valoir que s'il souscrit à la tentative des États-Unis d'éliminer le caractère conditionnel de leur allégation concernant l'investissement de la KfW de 1989, le Groupe spécial doit rejeter l'affirmation des États-Unis selon laquelle il est possible que les 505 millions de DM investis par les pouvoirs publics allemands aient constitué une subvention en 1989 et aient de nouveau constitué une subvention du même montant en 1992.[553]

I. QUESTION DE SAVOIR SI CERTAINES CONTRIBUTIONS EN CAPITAL ET LE TRANSFERT EN 1998 DES PARTS DE DASSAULT À AÉROSPATIALE SONT DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES ACCORDÉES À AIRBUS SAS

1. Arguments des États-Unis

4.333 Les États-Unis font valoir que les participations au capital social d'Aérospatiale prises par les pouvoirs publics français sont des subventions spécifiques.[554] Ils expliquent qu'à la fin des années 1980 et dans les années 1990, les pouvoirs publics français ont pris une série de participations au capital social de la société Airbus française Aérospatiale. Premièrement, en 1987 et 1988, les pouvoirs publics français ont pris deux participations de 1,25 milliard de FF, pour un total de 2,5 milliards de FF. Ensuite, en 1992, les pouvoirs publics ont injecté à nouveau 1,4 milliard de FF dans le capital d'Aérospatiale par l'intermédiaire du Crédit Lyonnais, banque d'État. Deux ans plus tard, en 1994, les pouvoirs publics français ont pris une autre participation de 2 milliards de FF au capital social d'Aérospatiale. Enfin, en 1998, les pouvoirs publics français ont transféré la part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation SA ("Dassault") qu'ils détenaient à Aérospatiale. La valeur de la part transférée était d'environ 5,28 milliards de FF.[555]

4.334 Les États-Unis examinent la situation financière et les résultats d'Aérospatiale au moment de chaque prise de participation au capital social et soutiennent que chaque décision d'investir dans la société était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés. Par conséquent, selon eux, chaque participation au capital social était une subvention au sens de l'Accord SMC. Ils soutiennent également que chaque participation était spécifique à Airbus.[556]

4.335 De l'avis des États-Unis, les CE ne réfutent pas la démonstration qu'ils font de ce que les participations au capital social d'Aérospatiale prises par les pouvoirs publics français entre 1987 et 1994 n'étaient pas compatibles avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés. Les États-Unis notent que les CE expliquent pourquoi Aérospatiale avait un besoin crucial de fonds additionnels pendant la période de 1987 à 1994, mais n'expliquent pas pourquoi un investisseur privé les lui aurait fournis. Dans leur examen des points de vue des

[550] CE, DDONC, paragraphe 261.
[551] CE, réponse à la question n° 187 du Groupe spécial, paragraphes 152, 157 à 160 et 165. *Voir aussi* CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphe 179.
[552] CE, PCE, paragraphes 1177 à 1180; CE, DCE, paragraphe 564; CE, réponse à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 269; question n° 187, paragraphes 161 et 163 à 166.
[553] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphes 206 à 210.
[554] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 63.
[555] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 63.
[556] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 64.

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

directions de Boeing et d'Aérospatiale, elles passent sous silence le fait que le critère pertinent est la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés et non les vues de la direction.[557] Les États-Unis notent que pour défendre leur position concernant les participations des pouvoirs publics français au capital social, les CE se fondent sur des éléments de preuve comme les déclarations de la direction (et non d'investisseurs privés potentiels) et sur des renseignements *a posteriori* concernant les rendements censément obtenus de ces investissements. Elles ne fournissent aucun élément de preuve provenant d'études ou d'analyses réalisées à l'époque par les pouvoirs publics français sur les perspectives d'investissement d'Aérospatiale. De plus, elles considèrent les indicateurs des résultats financiers de façon sélective, en ignorant le bilan désastreux d'Aérospatiale, ses ratios financiers préoccupants et les sombres perspectives auxquelles elle aurait été confrontée si elle n'avait pas bénéficié d'un financement additionnel considérable de la part des pouvoirs publics.[558]

4.336 Par ailleurs, les États-Unis indiquent que les CE s'appuient à tort sur des éléments de preuve récemment inclus dans leur deuxième communication écrite, qui ne sont pas "objectifs" car ils consistent presque entièrement en des documents internes d'Aérospatiale, d'Airbus GIE et du Crédit Lyonnais. D'autres éléments de preuve portent essentiellement sur la demande d'aéronefs en général, et non sur les perspectives d'Airbus en particulier.[559]

4.337 Concernant le transfert à Aérospatiale, en décembre 1998, de la part de 45,76 pour cent que les pouvoirs publics français détenaient dans le capital de Dassault Aviation, les États-Unis notent que les CE font valoir qu'"il ne s'est rien produit qui revêtait de l'importance du point de vue économique" car les pouvoirs publics français n'ont en vérité rien fait d'autre que de se transférer à eux-mêmes les parts qu'ils détenaient dans la société Dassault.[560] Ils soutiennent que bien que les CE puissent croire que cela est vrai du point de vue des pouvoirs publics, la transaction a apporté un avantage important à Aérospatiale.[561] Ils estiment que les CE supposent à tort que la perspective pertinente est celle des pouvoirs publics français plutôt que celle d'Aérospatiale, laquelle a incontestablement reçu un actif de valeur pour lequel elle n'a rien payé.[562]

4.338 Les États-Unis affirment que le principal problème que pose l'argument des CE, c'est qu'il met l'accent sur les intentions et le point de vue de celui qui prend la participation. Ils expliquent qu'aux termes de l'Accord SMC, le point de vue pertinent est celui du bénéficiaire. De ce point de vue, les prises de participation en cause dans le présent différend confèrent incontestablement un avantage et, par conséquent, constituent des subventions.[563]

4.339 Les États-Unis notent aussi que les CE font valoir que, lorsque l'on a ultérieurement réuni Aérospatiale et Matra Hautes Technologies pour créer ASM, la valeur de la "part de 45,76 pour cent du capital de Dassault a été pleinement prise en compte dans le prix fixé pour les parts d'ASM lors de l'émission publique d'actions intervenue en 1999". Selon les États-Unis, aucun de ces arguments n'est exact. Ils expliquent que le problème posé par le premier argument tient à ce que les CE supposent que le point de vue pertinent est celui des pouvoirs publics, et non celui d'Aérospatiale. De plus, l'affirmation des CE selon laquelle "il ne s'est rien produit qui revêtait de l'importance du point de vue économique" est démentie par le fait que, pour convaincre les propriétaires privés de Dassault

[557] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 15.
[558] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 63.
[559] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 10.
[560] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 64.
[561] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 15.
[562] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 10.
[563] États-Unis, déclaration finale, première réunion, résumé analytique, paragraphe 25.

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

d'accepter ce qui constituait un rapprochement avec Aérospatiale, les pouvoirs publics français ont dû renoncer au précieux droit de vote double associé à leurs parts dans la société Dassault Aviation.[564]

4.340 S'agissant du deuxième argument des CE, les États-Unis notent qu'elles ne tiennent pas compte du fait que les pouvoirs publics français n'ont reçu aucune compensation pour avoir renoncé au contrôle que leur droit de vote leur donnait sur Dassault Aviation. Par ailleurs, le prix fixé pour les parts d'ASM lors de l'émission publique d'actions de 1999 reposait non pas sur des "avis en matière d'impartialité" indépendants, mais sur des évaluations réalisées par des banques d'investissement (postérieurement à la date effective de l'opération relative à Dassault) qui visaient à entériner un résultat identifié antérieurement.[565]

2. Arguments des Communautés européennes

4.341 Les CE réfutent les allégations des États-Unis selon lesquelles les quatre souscriptions au capital d'Aérospatiale effectuées par l'État français en 1988, 1989, 1992 et 1994 et le transfert des parts de Dassault à Aérospatiale en 1998 constituent des subventions. Elles estiment que les États-Unis n'ont pas établi que ces subventions alléguées avaient apporté des avantages à Airbus SAS, qui est la seule société qui produit des LCA Airbus (c'est-à-dire le produit qui, selon les États-Unis, cause des effets défavorables pour leurs intérêts) dans les CE.[566] En outre, elles notent que les États-Unis passent sous silence le fait que les augmentations du capital d'Aérospatiale concernaient une société qui ne construit plus de LCA.[567]

4.342 Les CE réfutent également l'allégation des États-Unis, selon laquelle les quatre nouvelles souscriptions au capital d'Aérospatiale réalisées par l'État français en 1988, 1989, 1992 et 1994 n'étaient pas conformes à la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés.[568] De l'avis des CE, la conclusion des États-Unis selon laquelle l'État français n'a pas agi d'une manière compatible avec la "pratique habituelle concernant les investissements" est fondamentalement erronée. Cela tient à ce qu'ils ont fondé leur analyse uniquement sur des données concernant les résultats financiers antérieurs d'Aérospatiale et n'ont pas pris en compte les perspectives futures d'Aérospatiale au moment où chaque investissement a été effectué. Par ailleurs, les données concernant les résultats antérieurs présentées par les États-Unis étaient exagérées.[569] Les CE sont d'avis que les États-Unis font erreur en supposant qu'un "investisseur ordinaire" investit en se fondant uniquement sur les résultats passés d'une société. Elles affirment aussi que pour des branches de production telles que celle des LCA, où les cycles de développement sont longs et coûteux, il est indispensable d'investir pendant les périodes où les résultats sont médiocres.[570] À l'époque, les perspectives d'un rendement favorable de chacun des investissements de l'État français dans Aérospatiale étaient très bonnes, ce qui est aussi confirmé par l'évolution ultérieure.[571]

4.343 Les CE font également valoir que le cas même de Boeing souligne le caractère prospectif du comportement des investisseurs et montre que des résultats financiers médiocres n'ont pas empêché Boeing d'investir dans son avenir.[572] Elles notent que malgré les résultats financiers désastreux qu'elle avait enregistrés au début des années 1990, Boeing a fortement accru ses investissements dans des actifs liés aux aéronefs commerciaux de 82 pour cent et a contracté une dette additionnelle

[564] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 64.
[565] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 65.
[566] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 55.
[567] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 17.
[568] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 41.
[569] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 55.
[570] CE, PCE, paragraphe 1139.
[571] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 17.
[572] CE, PCE, paragraphe 1142.

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

importante. L'évaluation faite par Boeing selon laquelle les perspectives futures étaient positives en raison de prévisions de forte croissance de la demande de LCA de transport de passagers a amené la Société et ses investisseurs à ne pas s'attarder aux résultats médiocres enregistrés par la société au cours des dernières années et à accroître leurs investissements dans l'avenir.[573] À la fin des années 1980 et au début des années 1990, Aérospatiale et ses actionnaires sont parvenus à la même conclusion.[574]

4.344 Les CE expliquent que, bien que les résultats antérieurs d'Aérospatiale n'aient peut-être pas été aussi bons que cette société ou l'État français l'auraient souhaité, les investisseurs n'investissent pas sur la base des résultats antérieurs d'une société – bien au contraire, ils évaluent avant toute chose les perspectives futures des sociétés. Alors que les États-Unis ont expressément reconnu que cette approche était correcte (dans leur réponse à la question n° 26 du Groupe spécial, ils indiquent que "les investisseurs engagent des capitaux sur la base de leur évaluation des gains potentiels au cours des années à venir" et "évaluent les perspectives futures de la société"), ils semblent n'avoir pas tenu compte des éléments de preuve de l'époque concernant les perspectives futures d'Aérospatiale que les CE ont fournis. Quoi qu'il en soit, dans leur deuxième communication écrite, les CE présentent au Groupe spécial une description encore plus complète et détaillée des éléments de preuve de l'époque concernant les perspectives très favorables de la branche de production des LCA et la forte demande escomptée d'aéronefs Airbus, auxquels des investisseurs avertis, y compris l'État français, avaient accès au moment où chacun des apports de capitaux contestés a été réalisé. Les CE fournissent également des éléments de preuve dont elles affirment qu'ils montrent que l'État français, l'unique actionnaire d'Aérospatiale, était très bien informé des plans d'action et des perspectives de la société. Compte tenu de tous ces éléments de preuve, les CE parviennent à la conclusion que la position des États-Unis est indéfendable.[575]

4.345 S'agissant du transfert en 1998 à Aérospatiale des parts que détenait l'État français dans le capital de Dassault Aviation, les CE font valoir qu'il ne s'agissait pas d'un "investissement" et qu'il n'a eu aucun effet économique sur Aérospatiale.[576] Elles expliquent que, contrairement aux quatre souscriptions au capital, l'apport des parts de Dassault Aviation par l'État français a été effectué pour faciliter la consolidation et la privatisation de l'industrie aéronautique française et que l'État français a reçu une compensation adéquate pour le transfert de ses parts de Dassault Aviation à Aérospatiale.[577] Les CE affirment que l'État français a agi comme l'aurait fait tout investisseur commercial – à savoir en regroupant les divers actifs qu'il détenait dans le secteur aérospatial avant de les vendre, de manière à réaliser un rendement plus élevé. Elles indiquent que les États-Unis n'ont pas établi que cette façon d'agir aurait été contraire à la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés. Par ailleurs, les CE estiment que puisque l'État français a reçu une compensation intégrale pour la valeur des parts de Dassault Aviation lors de la privatisation ultérieure d'Aérospatiale, dans le cadre de laquelle ces parts ont été évaluées indépendamment de celles d'Aérospatiale, les États-Unis ne peuvent pas non plus établir l'existence d'une subvention pour d'autres motifs.[578]

4.346 Les CE font aussi valoir qu'en ce qui concerne les apports de capitaux et le transfert de parts de l'État français, elles ont présenté de nombreux éléments de preuve de l'époque qui montrent que les apports de capitaux et le transfert de parts étaient compatibles avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés. L'État français n'a pas obtenu la prime de contrôle de

[573] CE, DCE, paragraphe 532.
[574] CE, DCE, paragraphe 533.
[575] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 41.
[576] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 17.
[577] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 56.
[578] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 42.

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

30 pour cent sur le transfert des parts de Dassault Aviation qu'il détenait parce qu'il lui était juridiquement impossible de céder son contrôle.[579]

4.347 Enfin, les CE indiquent que l'affirmation des États-Unis selon laquelle "alors qu'Aérospatiale était en mesure d'obtenir des milliards de francs de capitaux subventionnés, Boeing a été obligée de contracter "une dette additionnelle importante"" en dit long sur les arguments avancés par les États-Unis dans la présente affaire. La dette additionnelle contractée par Boeing n'est pas pertinente pour la question de savoir si un accroissement spécifique du capital d'Aérospatiale constitue ou non une subvention. Il existe de nombreux éléments de preuve indiquant que chacun des investissements contestés a été effectué dans l'espoir d'obtenir un rendement important.[580]

J. QUESTION DE SAVOIR SI LES FONDS POUR LA RECHERCHE-DÉVELOPPEMENT QUE LA COMMISSION EUROPÉENNE ET LES ÉTATS MEMBRES ACCORDENT À AIRBUS SONT DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES

1. Arguments des États-Unis

4.348 Les États-Unis font valoir que les CE et les pouvoirs publics liés à Airbus subventionnent également Airbus en l'aidant à financer ses activités de recherche-développement. Ils expliquent que les subventions prennent surtout la forme de dons en espèces ordinaires, bien que dans certains cas, elles aient pris la forme de prêts non commerciaux. Les principaux instruments de l'octroi des subventions au niveau de la Commission européenne sont ce qu'il est convenu d'appeler les programmes-cadres communautaires, que les CE appliquent depuis de nombreuses années. Au niveau des États membres, et au niveau infranational, les instruments sont des programmes spéciaux que les pouvoirs publics ont mis en place dans le but spécifique de financer la recherche aéronautique.[581]

a) Les programmes-cadres communautaires

4.349 Premièrement, les États-Unis font valoir que les fonds pour la R&D que la Commission européenne accorde à Airbus au titre des "programmes-cadres" communautaires sont des subventions spécifiques. Ils estiment que pendant de nombreuses années, les CE ont accordé des dons à Airbus au titre de ce qu'il est convenu d'appeler les programmes-cadres communautaires pour aider la société à financer ses activités de recherche-développement. Les CE accordent les dons à des consortiums de recherche qu'Airbus dirige ou auxquels elle est un participant clé. Chaque don vise un projet de recherche particulier et autonome portant sur une technique ou un processus de production spécifique dans le domaine de l'aéronautique. Un objectif essentiel des dons est "l'amélioration de la compétitivité des industries aéronautiques européennes …".[582]

4.350 Les États-Unis notent que les CE ont confirmé que tous les fonds qu'elles accordaient à Airbus au titre des programmes-cadres prenaient la forme de dons. L'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC inclut les dons parmi les types de "transferts directs de fonds" qui constituent des contributions financières au sens de l'Accord SMC.[583]

4.351 Les États-Unis font valoir que les dons confèrent des avantages parce que, comme le Groupe spécial l'a dit dans l'affaire *États-Unis – Coton*, ils "place{nt} le bénéficiaire dans une meilleure situation que celle dans laquelle il se serait sinon trouvé sur le marché". Par conséquent, étant donné

[579] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 8.
[580] CE, PDFC, résumé analytique, paragraphe 11.
[581] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 65.
[582] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 66.
[583] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 67.

que les fonds accordés au titre des programmes-cadres communautaires prennent la forme de dons, ils confèrent nécessairement des avantages – et constituent donc des subventions – au titre de l'article 1.1 de l'Accord SMC. En outre, les États-Unis font valoir que les subventions sont spécifiques à Airbus et/ou à l'industrie aéronautique puisque chaque programme-cadre dispose d'un sous-budget spécifique à l'industrie aéronautique et que les projets de recherche doivent toucher à l'aéronautique.[584]

b) Financement allemand

4.352 Deuxièmement, les États-Unis font valoir que les fonds pour la R&D que les autorités fédérales d'Allemagne accordent à Airbus dans le cadre de leurs programmes de recherche-développement sont des subventions spécifiques. Ils expliquent que depuis de nombreuses années, les pouvoirs publics fédéraux allemands et les pouvoirs publics infrafédéraux (des "Länder") de Hambourg, de Brême et de Bavière accordent des dons à Airbus pour l'aider à financer ses activités de recherche-développement dans le domaine de l'aéronautique civile. Les pouvoirs publics fédéraux ont accordé au moins 695 millions d'euros – y compris 217 millions d'euros depuis 1995 dans le cadre d'une série de programmes de recherche aéronautique ("Luftfahrtforschungsprogramme" ou "Lufo" 1, 2 et 3). Les pouvoirs publics des Länder ont accordé des dizaines de millions d'euros de fonds supplémentaires.[585]

4.353 Les États-Unis notent que les CE reconnaissent que tous les fonds pour la R&D dans le domaine de l'aéronautique civile que les pouvoirs publics fédéraux et infrafédéraux allemands accordent à Airbus prennent la forme de dons. Par conséquent, pour les mêmes raisons qui font que les dons au titre des programmes-cadres communautaires sont des subventions, les dons des pouvoirs publics fédéraux et infrafédéraux allemands sont des subventions. En outre, les États-Unis font valoir que les subventions sont spécifiques parce que l'Allemagne les accorde en vertu de programmes qui sont spécifiquement consacrés à l'aéronautique.[586]

c) Financement français

4.354 Troisièmement, les États-Unis font valoir que les fonds pour la R&D que les autorités françaises accordent à Airbus au titre de leur programme de recherche-développement sont des subventions spécifiques. Ils expliquent qu'entre 1986 et 2005, les pouvoirs publics français ont budgétisé plus de 1,2 milliard d'euros de dons à l'industrie aéronautique pour la recherche-développement dans le domaine de l'aéronautique civile ("recherche amont de l'aéronautique"). Si l'on en croit les renseignements rendus publics, la DPAC a budgétisé 391 millions d'euros entre 1986 et 1993 et 809 millions d'euros entre 1994 et 2005. Au cours du processus de l'Annexe V, les CE ont reconnu qu'Airbus avait reçu des fonds substantiels de la DPAC entre 1994 et 2005, bien qu'elles aient refusé de fournir des renseignements concernant la période de 1986 à 1993.[587]

4.355 Les États-Unis notent que les CE confirment que tous les fonds pour la R&D que les autorités françaises accordent à Airbus prennent la forme de dons. Par conséquent, pour les mêmes raisons qui font que les dons au titre des programmes-cadres communautaires sont des subventions, les dons des pouvoirs publics français sont des subventions. En outre, les États-Unis font valoir que les subventions sont spécifiques parce que la France accorde les dons au titre d'un budget qui est consacré

[584] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 68.
[585] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 69.
[586] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 70.
[587] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 71.

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

à la "construction aéronautique", et que les pouvoirs publics limitent la possibilité de bénéficier des dons aux entreprises de construction aéronautique.[588]

d) Financement britannique

4.356 Quatrièmement, les États-Unis font valoir que les fonds pour la R&D que les autorités britanniques accordent à Airbus au titre de leurs programmes de recherche-développement sont des subventions spécifiques. Ils expliquent que depuis de nombreuses années, le Département britannique du commerce et de l'industrie ("DTI") accorde des dons pour la recherche-développement dans le domaine aéronautique à des consortiums de recherche Airbus qu'Airbus dirige ou auxquels elle est un participant clé. Depuis 1992, le DTI a consenti des dizaines de millions de livres de dons à des consortiums de recherche Airbus au titre du programme CARAD (ultérieurement rebaptisé Aeronautics Research Programme ("ARP")). En outre, en 2004, le Royaume-Uni a remplacé le programme CARAD par le programme appelé "Technology Program" ("TP"). Le DTI s'est engagé à fournir plusieurs autres millions de livres à Airbus dans le cadre du programme TP.[589]

4.357 Les États-Unis notent que les CE reconnaissent que tous les fonds que le DTI a consentis aux consortiums de recherche Airbus au titre des programmes CARAD/ARP et TP ont pris la forme de dons. Par conséquent, les dons du Royaume-Uni au titre des programmes CARAD/ARP et TP sont des subventions pour les mêmes raisons qui font que les dons au titre des programmes-cadres communautaires sont des subventions. En outre, les subventions sont spécifiques parce que les dons au titre du programme CARAD/ARP sont limités aux entités effectuant des recherches dans le domaine des technologies aéronautiques, et que les dons au titre du programme TP sont accordés dans le cadre d'appels de projets qui sont limités aux technologies aéronautiques.[590]

e) Financement espagnol

4.358 Cinquièmement, les États-Unis font valoir que les fonds pour la R&D que les autorités espagnoles accordent à Airbus dans le cadre de leur programme de recherche-développement sont des subventions spécifiques. Ils estiment que comme les pouvoirs publics allemands, français et britanniques, les pouvoirs publics espagnols accordent des fonds à Airbus pour l'aider à financer ses activités de R&D. Ils expliquent que les fonds prennent la forme de prêts à des conditions meilleures que les conditions commerciales. Ils précisent que les pouvoirs publics espagnols versent les fonds dans le cadre de deux programmes intitulés Plan Tecnológico Aeronáutico ("PTA") et Programa de Fomento de Innovación Técnica ("PROFIT"). Airbus a bénéficié de prêts au titre du programme PTA entre 1993 et 2003 et de prêts au titre du programme PROFIT entre 2000 et 2007.[591]

4.359 L'article 1.1 a) i) de l'Accord SMC inclut les prêts dans les types de "transferts directs de fonds" qui constituent des contributions financières au sens de l'Accord SMC. Par conséquent, les prêts sont des contributions financières au titre de l'Accord SMC. En outre, ils confèrent des avantages à Airbus parce que l'Espagne les accorde à des conditions meilleures que les conditions commerciales. Ainsi, les prêts sont des subventions au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. De plus, ils sont spécifiques parce que les pouvoirs publics ont explicitement limité la possibilité de bénéficier de ces fonds dans le cadre des programmes aux sociétés aéronautiques s'occupant de la construction, de la conception, de la fourniture et de la maintenance des aéronefs et de leurs parties, et

[588] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 72.
[589] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 73.
[590] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 74.
[591] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 75.

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

aux sociétés de services d'ingénierie, aux instituts de recherche et aux universités mettant au point des techniques spécifiques ayant des applications dans l'aéronautique.[592]

f) Montants pertinents et spécificité

4.360 Les États-Unis notent que les CE reconnaissent qu'Airbus a bénéficié de subventions de 648,9 millions d'euros au titre de la R&D. Toutefois, ce chiffre sous-évalue le montant effectivement reçu car il repose sur une détermination arbitraire selon laquelle certains bénéficiaires de subventions en matière de R&D liée aux LCA sont des "sociétés pertinentes", alors que d'autres ne le sont pas.[593] Les États-Unis notent que le chiffre de 648,9 millions ne comprend que les subventions accordées à ce que les CE appellent les "sociétés pertinentes"; il ne comprend pas les subventions reçues par d'autres entités Airbus, telles que la société mère d'Airbus, EADS, et les CE n'ont pas expliqué pourquoi le Groupe spécial ne devrait pas tenir compte de ces subventions.[594]

4.361 Les États-Unis précisent qu'ils ne disent pas que l'avantage conféré par des dons versés à des sociétés autres qu'Airbus a été à Airbus. Toutefois, comme les CE ont refusé de fournir des renseignements sur les dons versés à des sociétés qui sont des sociétés Airbus, elles ont communiqué au Groupe spécial un chiffre incomplet s'agissant du montant de la subvention à la R&D. Le chiffre est supérieur aux 650 millions d'euros avancés par les CE. Mais puisque les CE n'ont pas communiqué de renseignements pertinents, il n'est pas possible de savoir de combien il est supérieur.[595]

4.362 Les États-Unis indiquent que les CE estiment que les dons versés à certaines entités ne sont "pas pertinents", du fait qu'elles pensent à tort que les États-Unis devaient montrer que les subventions apportant des avantages aux modèles de LCA d'Airbus avaient continué d'apporter des avantages à ces modèles après les restructurations de sociétés ayant débouché sur la création d'Airbus SAS.[596] Si l'on rajoute les montants exclus arbitrairement par les CE, le montant total des subventions pour la R&D effectivement reçues par Airbus au titre des programmes-cadres communautaires et des programmes nationaux et régionaux dépasse probablement 3 milliards d'euros.[597]

4.363 En outre, les États-Unis notent que lorsqu'ils montrent que les dons octroyés au titre des programmes-cadres sont spécifiques, les CE leur répondent en faisant valoir que "les deuxième, troisième, quatrième et cinquième programmes-cadres n'ont pas de sous-budgets spécifiques à l'industrie aéronautique". Les CE ne contestent pas l'existence d'un sous-budget de ce type dans le sixième programme-cadre. Pour ce qui est des deuxième, troisième, quatrième et cinquième programmes-cadres, il semble que les CE jouent sur les mots. Même si elles ne reconnaissent pas l'existence de "sous-budgets" officiels, elles semblent bien reconnaître que ces programmes "affectent … une partie de leur budget à des activités de recherche comme "l'aéronautique et l'espace" ou "l'aéronautique"".[598]

4.364 Les États-Unis notent que non seulement les CE jouent sur les mots, mais qu'elles font valoir que la spécificité devrait être analysée non pas au niveau du sous-budget, mais au niveau de l'intégralité du programme-cadre. Ils expliquent, toutefois, qu'accepter cet argument conduirait à des résultats absurdes. Un Membre pourrait rendre pratiquement n'importe quelle subvention accordée à

[592] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 76.
[593] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 16.
[594] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 16.
[595] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 18.
[596] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 8.
[597] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 66.
[598] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 67.

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

"certaines entreprises" non spécifique tout simplement en l'associant formellement, dans un même cadre, à d'autres subventions accordées à certaines autres entreprises et en appelant l'ensemble de ces subventions un "programme". Les États-Unis font valoir que l'Accord SMC ne vient pas étayer une telle approche formaliste. Concernant la spécificité *de facto* des dons accordés pour la recherche-développement dans le secteur aéronautique au titre des programmes-cadres, les chiffres pertinents montrent une utilisation dominante par Airbus (et montrent également qu'Airbus recevait des fonds destinés au secteur aéronautique d'un montant disproportionné au titre des programmes-cadres).[599] Les États-Unis estiment que l'affirmation des CE selon laquelle les dons au titre de certains programmes ne sont pas spécifiques repose sur une théorie artificielle et non corroborée voulant que la spécificité au titre de l'article 2 de l'Accord SMC soit déterminée au niveau d'agrégation le plus général des activités de l'autorité qui accorde la subvention.[600]

4.365 Les États-Unis notent qu'en ce qui concerne les subventions allouées à la R&D par les pouvoirs publics des États membres, les CE reconnaissent certains montants, mais affirment que d'autres montants ne sont "pas pertinents". Comme elles ne donnent aucune explication pour justifier leurs affirmations concernant ce qui est pertinent ou ne l'est pas, leur argument devrait être rejeté.[601]

4.366 Dans le cas des dons accordés au titre du programme LuFo mis en place par l'Allemagne, les CE soutiennent que certains montants ne sont pas pertinents car, au 1er juillet 2005, ils avaient uniquement été affectés, mais n'avaient pas encore été reçus. Toutefois, les subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC incluent aussi bien les "transferts directs potentiels de fonds", que les transferts directs effectifs de fonds. Ainsi, même si la façon dont les CE présentaient les subventions en cause était correcte, cela ne constituerait pas un fondement permettant d'exclure ces montants du champ de l'examen du Groupe spécial.[602]

4.367 Les États-Unis notent aussi que les CE font valoir qu'ils n'ont pas démontré que les prêts accordés à Airbus par les pouvoirs publics espagnols au titre du programme PTA conféraient un avantage à Airbus car ils n'ont pas effectué de comparaison avec un point de repère du marché. Toutefois, vu les conditions des prêts mises en évidence par les États-Unis, il s'agit par définition de conditions préférentielles par rapport à celles que l'on peut obtenir sur le marché. Selon les États-Unis, les CE font également erreur lorsqu'elles font valoir que les prêts accordés par les autorités espagnoles au titre du programme PROFIT ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial car ces prêts étaient clairement visés par la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis. Ces derniers estiment que l'argument des CE selon lequel les prêts PROFIT ne sont pas spécifiques est tout aussi erroné. En outre, comme pour les programmes-cadres communautaires, les CE font valoir à tort qu'aux fins de la détermination de la spécificité, les prêts PROFIT devraient être analysés au niveau du "cadre" général au titre duquel ils sont mis en œuvre, plutôt qu'au niveau des différents programmes.[603]

4.368 Enfin, s'agissant du programme du Royaume-Uni dénommé "Technology Programme", les CE ont elles-mêmes reconnu que ce programme se subdivisait en 43 "thèmes de recherche" visant un ensemble limité de secteurs. Chacun de ces thèmes de recherche a son propre budget et concerne en général un secteur très spécifique. Le financement accordé pour la R&D à Airbus et à l'industrie

[599] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 68.
[600] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 8.
[601] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 69.
[602] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 70.
[603] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 71.

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

aéronautique au titre du Technology Programme est donc spécifique au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC.[604]

2. Arguments des Communautés européennes

4.369 Les CE estiment qu'elles démontrent que les États-Unis ont surestimé le montant du soutien qu'elles-mêmes, l'Allemagne et ses Länder de Bavière, de Hambourg et de Brême, la France, le Royaume-Uni et l'Espagne ont accordé à Airbus SAS dans le cadre de programmes de recherche et technologie ("R&T"). Elles examinent les allégations des États-Unis en ce qui concerne chaque programme de R&T contesté et démontrent qu'ils ont gonflé le montant du soutien à la R&T de quatre manières.[605]

4.370 Premièrement, les CE indiquent clairement que les allégations des États-Unis concernant le financement de la R&T par la France et concernant un des programmes de R&T espagnols ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial. Elles affirment que dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les États-Unis n'ont pas dûment indiqué le financement français de la R&T contesté et n'ont pas du tout mentionné le programme espagnol pertinent.[606]

4.371 Deuxièmement, les CE montrent que les États-Unis incluent un soutien destiné à des sociétés autres qu'Airbus SAS ou ses filiales, malgré le fait que celles-ci soient les seuls producteurs de LCA dans les CE. Elles indiquent que les États-Unis ont inclus dans leurs estimations: 1) d'autres participants à des projets de recherche communs[607], 2) les activités sans lien avec Airbus de sociétés ayant des activités diversifiées[608] et 3) des bénéficiaires autres qu'Airbus SAS.[609] Les CE font valoir que les États-Unis n'expliquent pas comment un tel financement a été transmis à Airbus SAS. Cela vaut pour une grande partie du soutien accordé au titre des programmes de R&T des CE (les programmes-cadres communautaires), de la Bavière, de Hambourg, de Brême, de la France et du Royaume-Uni.[610]

4.372 Troisièmement, les CE affirment que les États-Unis incluent un soutien qui n'entre pas dans le champ d'application temporel de l'article 5 de l'Accord SMC[611] puisqu'il a été accordé avant 1995.[612] Cela concerne deux des programmes-cadres communautaires contestés et une partie du soutien à la R&T accordé par les pouvoirs publics fédéraux allemands[613], la France, le Royaume-Uni et l'Espagne.[614]

4.373 Quatrièmement, les CE soutiennent que les États-Unis ont inclus un soutien au titre de programmes de R&T qui ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Elles expliquent que cela vaut pour les programmes-cadres communautaires et certains programmes de R&T du Royaume-Uni et de l'Espagne.[615] Elles estiment que les États-Unis incluent des versements

[604] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 72.
[605] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 59.
[606] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 60.
[607] CE, DCE, paragraphes 615 à 619.
[608] CE, DDO, paragraphe 287.
[609] CE, DDO, paragraphe 288.
[610] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 61.
[611] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 62.
[612] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 19.
[613] S'agissant du soutien accordé par le gouvernement fédéral allemand, les CE ont fourni des renseignements sur les montants que l'Allemagne avait versés à Airbus SAS au 1er juillet 2005 et sur les montants qu'elle s'était depuis engagée à lui verser, *voir* CE, DCE, paragraphe 630.
[614] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 62.
[615] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 63.

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

effectués au titre de programmes de R&T qui ne sont pas spécifiques puisqu'ils sont extrêmement généraux, couvrent divers domaines de recherche et sont accessibles à un large éventail de secteurs.[616]

4.374 Les CE concluent que le montant total du soutien à la R&T qui a été accordé à Airbus SAS entre 1995 et 2005 au titre des programmes en question, et qui entre dans le champ de la demande d'établissement d'un groupe spécial, est *de minimis* lorsqu'il est rapporté au budget annuel d'Airbus SAS pour la recherche, à ses dépenses pour la R&T et à son chiffre d'affaires.[617]

4.375 Les CE font valoir que les États-Unis gonflent le soutien réel à la R&T accordé à Airbus en incluant le soutien destiné à des bénéficiaires autres qu'Airbus SAS.[618] Elles disent que les États-Unis ont gonflé le montant du soutien à la R&T pour le porter à 3 milliards d'euros, soit environ cinq fois plus que ce qu'indiquent les renseignements précis concernant les versements à Airbus qu'elles ont fournis.[619] Elles expliquent que les États-Unis ont inclus dans leur chiffre de 3 milliards d'euros des sommes fournies non seulement au producteur actuel de LCA en Europe, Airbus SAS, mais également à toute une série d'autres bénéficiaires, et qu'ils ont aussi gonflé le montant du soutien français à la R&D. Airbus SAS a seulement reçu un niveau de soutien *de minimis*.[620]

4.376 Dans leur deuxième communication écrite, les CE soutiennent que les États-Unis ne justifient toujours pas les chiffres fortement gonflés qu'ils présentent concernant le soutien à la R&T accordé à Airbus SAS dans les CE. Elles indiquent qu'en particulier, les États-Unis n'ont pas démontré comment le soutien à la R&T fourni à des sociétés autres qu'Airbus SAS avait été transmis à Airbus SAS.[621]

4.377 Dans leur déclaration finale à la deuxième réunion du Groupe spécial, les CE ont dit qu'elles se félicitaient de la déclaration faite par les États-Unis selon laquelle "ils ne dis{aient} pas que l'avantage conféré par des dons versés à des sociétés autres qu'Airbus {avait} été à Airbus". Elles présument donc que les États-Unis ont laissé tomber leur allégation concernant les 3 milliards d'euros de soutien à la R&T accordés à Airbus.[622]

4.378 S'agissant des programmes-cadres communautaires, les CE maintiennent qu'ils ne sont spécifiques ni *de jure*, ni *de facto*. D'après elles, l'allégation des États-Unis selon laquelle "*il existe des sous-budgets {...} spécifiques au secteur aéronautique dans chaque programme-cadre*" est inexacte sur le plan des faits et ne peut servir de base à une constatation de l'existence d'une spécificité *de jure*.[623] À propos de l'allégation des États-Unis concernant la spécificité *de facto*, selon laquelle "*dans le cadre de chaque sous-budget concernant le secteur aéronautique prévu dans le programme-cadre, Airbus est l'utilisateur dominant des subventions*", les CE soulignent que la spécificité doit être évaluée pour le programme dans son ensemble. Cela vaut également pour l'évaluation de la spécificité *de jure*.[624] Au niveau du programme, il est manifeste que les sociétés aéronautiques, et Airbus SAS encore moins, ne sont pas les utilisateurs dominants du soutien à la R&T.[625]

---

[616] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 19.
[617] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 64; *voir aussi* CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 19.
[618] CE, PDONC, résumé analytique, paragraphe 19.
[619] CE, DDO, paragraphe 283.
[620] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 9.
[621] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 46.
[622] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 10.
[623] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 47.
[624] CE, DCE, paragraphe 626.
[625] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 47.

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

4.379 Les CE soutiennent également que les nouvelles pièces présentées par les États-Unis concernant le programme du Royaume-Uni dénommé Technology Programme ne font pas apparaître sa spécificité au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC. De la même façon, elles prétendent aussi que le programme espagnol PROFIT, en plus de ne pas entrer dans le champ de la demande d'établissement d'un groupe spécial, est manifestement non spécifique.[626]

4.380 Enfin, concernant ces programmes et les autres programmes de R&T de l'Allemagne, de la Bavière, de Hambourg, de Brême, de la France, du Royaume-Uni et de l'Espagne, les CE expliquent en détail pourquoi le niveau effectif de soutien à la R&T accordé à Airbus SAS ne représente qu'une faible partie des estimations gonflées des États-Unis, et confirment qu'elles ont notifié tous les versements faits à Airbus SAS au titre des programmes de R&T pertinents.[627]

K. QUESTION DE SAVOIR SI LES SUBVENTIONS ONT CAUSÉ DES EFFETS DÉFAVORABLES POUR LES INTÉRÊTS DES ÉTATS-UNIS

1. Arguments des États-Unis

4.381 Les États-Unis font valoir que pendant plus de 30 ans, les pouvoirs publics français, allemands, britanniques et espagnols (les "pouvoirs publics liés à Airbus") ont donné à Airbus les moyens de "gagner la bataille" contre leurs concurrents des États-Unis sur le marché des aéronefs civils gros porteurs ("LCA"). Ils expliquent que les pouvoirs publics liés à Airbus l'ont fait de manière systématique et méthodique en application d'une "politique industrielle européenne" visant à créer le plus gros producteur de LCA au monde. Ils allèguent que les pouvoirs publics y sont parvenus. Ils indiquent qu'en moins de 40 ans, Airbus est passée de détentrice d'une part de marché de zéro pour cent à sa position actuelle de principal producteur mondial.[628] Ils affirment que les pouvoirs publics liés à Airbus appliquent une "politique industrielle européenne" officielle et institutionnalisée à l'égard d'Airbus. Un aspect essentiel de cette politique est l'octroi systématique et coordonné d'énormes subventions qu'Airbus a utilisées pour développer une famille de LCA destinés à rivaliser avec leurs concurrents des États-Unis.[629]

4.382 Les États-Unis indiquent que depuis qu'Airbus a livré son premier LCA en 1974, deux producteurs des États-Unis (Lockheed et McDonnell Douglas) ont été forcés à se retirer du marché, et qu'en 2003, Airbus a pris la place de Boeing en tant que principal producteur mondial de LCA. En 2005, la part du marché mondial détenue par Airbus s'était accrue de 57 pour cent tandis que celle de Boeing était descendue à 43 pour cent – soit une baisse de 25 points de pourcentage au cours de la dernière décennie et de 19 points de pourcentage au cours des cinq dernières années.[630] Des dizaines de milliers de travailleurs ont perdu leur emploi aux États-Unis.[631] De plus, le subventionnement d'Airbus met en péril la durabilité de toute amélioration récente de la position concurrentielle de Boeing. En effet, les pouvoirs publics liés à Airbus ont récemment "réaffirmé qu'ils étaient d'accord pour soutenir Airbus".[632]

4.383 Les États-Unis disent que si les pertes qu'ils ont subies étaient le résultat d'une concurrence loyale, ils ne soumettraient pas le présent différend. Ils sont attachés à la concurrence et reconnaissent

[626] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 47.
[627] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 48.
[628] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 1.
[629] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 4.
[630] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 77. *Voir aussi* États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 2.
[631] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 2.
[632] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 77. *Voir aussi* États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 2.

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

le droit de l'Europe de défendre ses propres intérêts dans le secteur des LCA d'une manière compatible avec les règles de l'OMC. Mais les États-Unis soutiennent que leurs pertes ne sont pas le résultat d'une concurrence loyale. Les pouvoirs publics liés à Airbus ont créé et entretiennent le succès d'Airbus grâce à des montants énormes de subventions incompatibles avec les règles de l'OMC.[633] Les États-Unis font valoir que l'octroi de ces subventions à Airbus par les CE et les pouvoirs publics liés à Airbus est incompatible avec l'article 5 parce que, comme ils l'ont démontré dans leurs communications, elles ont causé à la fois un dommage à la branche de production nationale de LCA des États-Unis au sens de l'article 5 a) et un préjudice grave aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c).[634]

a) Conditions de concurrence sur le marché des LCA

4.384 Les États-Unis expliquent que Boeing et Airbus sont les seuls producteurs de LCA qui subsistent dans le monde. Les deux sociétés sont en concurrence frontale pour quasiment chaque vente de LCA dans le monde, cette concurrence étant dans une large mesure "à somme nulle" – un gain pour un producteur représentant presque toujours une perte pour l'autre. La concurrence entre Boeing et Airbus repose sur les caractéristiques de performance de leurs aéronefs et le prix (déduction faite de tous les avantages concédés) auquel elles offrent leurs LCA respectifs.[635]

4.385 Les États-Unis font valoir que Boeing et Airbus développent, produisent et commercialisent des familles d'aéronefs pour répondre à la demande de LCA exploitables de manière efficiente sur différents types de routes. Pour assurer sa viabilité à long terme, un producteur de LCA doit innover sans cesse et lancer périodiquement de nouveaux aéronefs. Cependant, pour ce faire, le producteur doit effectuer d'énormes dépenses préalables de conception, d'ingénierie et d'essais sur plusieurs années avant qu'un seul aéronef puisse être livré à un client. Pour un constructeur de LCA, les décisions en matière de lancement d'un produit dictent ses décisions ultérieures en matière de fixation des prix et de production.[636]

4.386 Les États-Unis notent que les CE ont manifestement des vues divergentes sur le jeu de la concurrence sur le marché des LCA et sur les aspects de cette concurrence qui sont les plus pertinents pour l'analyse du Groupe spécial. Ils relèvent également que la déclaration de M. Christian Scherer d'Airbus coïncide avec leurs vues, plutôt qu'avec celles des CE, sur pratiquement chaque point important.[637] M. Scherer a expliqué comment Airbus et Boeing "se {faisaient} concurrence pour développer des aéronefs nouveaux et améliorés". Ce niveau de concurrence entre Airbus et Boeing – concurrence dans la création de la famille de LCA qui répondra le mieux aux besoins de la clientèle – détermine fondamentalement la concurrence quotidienne en matière de ventes et de prix. Les États-Unis sont d'accord. Cependant, M. Scherer a aussi expliqué que jusqu'à tout récemment, Boeing "n'avait pas développé de nouveaux aéronefs". Il est d'avis que c'est Airbus, et non Boeing, qui a dominé en termes de lancement de nouveaux produits ces dernières décennies, et cet avis est en fait très largement partagé dans la branche de production. Bien que M. Scherer ne l'ait pas dit, il est assez évident que l'aide au lancement a largement contribué à donner à Airbus cet avantage concurrentiel à ce niveau très fondamental de concurrence.[638]

4.387 Les États-Unis notent que M. Scherer a spontanément expliqué qu'Airbus et Boeing étaient toutes les deux incitées à s'efforcer de maintenir des taux de production stables dans le cycle de baisse

[633] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 3.
[634] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 78.
[635] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 79.
[636] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 80.
[637] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 19.
[638] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 20.

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

qui avait commencé en 2001. Ainsi que les États-Unis l'ont montré dans leur communication, Airbus y est parvenue, mais pas Boeing. Selon les propres termes de M. Scherer, Boeing "a perdu pied". C'est cette évolution des livraisons qui a provoqué l'énorme variation de la part de marché détenue par Airbus, que celle-ci a pour l'essentiel maintenue.[639]

4.388 Les États-Unis indiquent que M. Scherer explique aussi pourquoi, selon lui, Airbus a réussi à maintenir sa production (et à accroître sa part de marché) au cours d'une période de fléchissement de la demande, alors que Boeing n'y est pas parvenue. Il raconte avoir entendu des clients dire "que Boeing répondait très lentement aux demandes d'assistance technique *et de concessions*" – selon lui, elle n'accordait "pas {aux clients} autant d'attention que nous leur en aurions accordé", et les vendeurs de Boeing se montraient beaucoup moins flexibles dans la négociation des prix avec les clients que les vendeurs d'Airbus. En somme, Airbus était disposée à agir sur les prix, et en mesure de le faire, pour remporter des commandes, ce qui n'était pas le cas de Boeing. De plus, selon M. Scherer, cette situation ne s'est inversée qu'en 2004, lorsque Boeing en a finalement eu assez de perdre des ventes au profit d'Airbus et s'est résignée à faire des concessions sur les prix. Il y a dans l'Accord SMC une expression pour cela: "déprimer les prix".[640]

4.389 Les États-Unis notent que c'est pendant cette période qu'Airbus achevait le lancement et effectuait la livraison des premiers A340-500/600, qu'elle débutait le lancement extrêmement coûteux et risqué de l'A380, et qu'elle préparait le lancement prochain de l'A350, et que c'est pendant cette même période qu'Airbus a conquis des ventes et des parts de marché au détriment de Boeing en se montrant plus flexible sur les prix. Et, comme les États-Unis l'ont expliqué dans leur déclaration liminaire à la deuxième réunion du Groupe spécial, les éléments de preuve montrent qu'en particulier durant cette période, Airbus aurait été soumise à des contraintes financières beaucoup plus grandes s'il n'y avait pas eu l'aide au lancement. Les États-Unis se demandent comment il se fait qu'Airbus était le constructeur qui lançait tous les nouveaux aéronefs, attirait tous les nouveaux clients, s'emparait de toutes les nouvelles parts de marché et l'emportait plus souvent en cas de concurrence sur les prix, pendant une période où elle faisait face à de réelles contraintes financières. Ils en concluent qu'il est inconcevable que l'aide au lancement n'ait pas joué un rôle majeur à cet égard.[641]

4.390 Les États-Unis indiquent que, comme l'a noté M. Scherer, "lorsque la demande fléchit ... les producteurs intensifient généralement la concurrence pour remporter des ventes grâce au prix". Ils expliquent que le cycle baissier qui a débuté en 2001 a fourni à Airbus la possibilité de compléter sa famille entière de LCA, de lancer coup sur coup l'A340-500/600, l'A380 et l'A350, et de conquérir une part de marché de près de 20 points au détriment de Boeing. À ce moment-là, les États-Unis ont engagé la présente procédure contre les CE et les gouvernements liés à Airbus concernant l'octroi à Airbus des subventions qui sont à l'origine de cette situation.[642]

4.391 Si les CE parvenaient à leurs fins, le tort causé ne serait pas pris en compte parce que considéré comme des effets défavorables "passés", présentant un intérêt purement théorique, à condition que l'on ne regarde qu'un instantané de la situation récente du marché des LCA où l'accroissement soudain de la demande au cours des deux dernières années permet de dire que tout est parfait. Mais tout n'est pas parfait. Les effets défavorables qui se sont manifestés au cours de la période de 2001 à 2005 se poursuivent sous la forme de pertes continues de commandes complémentaires de clients conquis par Airbus au cours de cette période, de baisses constantes des prix et d'une part de marché non regagnée. De plus, Airbus lance un nouvel aéronef – l'A350 – qui, comme l'a confirmé M. Scherer, est en mesure de concurrencer avec force le 787 et le 777 sur les

[639] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 21.
[640] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 22.
[641] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 23.
[642] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 24.

plans de la technologie et du prix. Et il est tout à fait évident que si le présent Groupe spécial ne confirme pas que l'aide au lancement a faussé de façon inadmissible le marché des LCA en faveur d'Airbus et a causé des effets défavorables en violation des engagements souscrits par les CE et les gouvernements liés à Airbus au titre de l'Accord SMC, l'aide au lancement déjà engagée pour l'A350 sera accrue et les effets défavorables se poursuivront. La reprise actuelle de la demande ne sera pas éternelle. M. Scherer nous a rappelé que la branche de production des LCA était cyclique et que la demande pouvait fléchir brusquement et de façon imprévisible.[643]

4.392 Enfin, les États-Unis indiquent que M. Scherer confirme non seulement l'explication fondamentale qu'ils ont donnée de la façon dont l'aide au lancement a causé des effets défavorables au cours de la période de 2001 à 2004, mais également les vues qui sous-tendent leurs arguments concernant le produit subventionné. Selon M. Scherer, deux modèles d'aéronefs se feront concurrence si la différence dans leur capacité en sièges est de l'ordre de 15 à 20 pour cent. Le marché des LCA constitue donc un continuum où tous les aéronefs concurrencent leurs voisins dans la gamme mais où il n'y a pas de lignes de démarcation nettes.[644]

b) Produit subventionné et produit similaire

4.393 Les États-Unis affirment que "{d}ès 1973, Airbus Industrie a proposé le développement dans le temps de cinq types d'aéronefs apparentés". Ils font valoir que les CE et les pouvoirs publics liés à Airbus ont subventionné, et Airbus a développé, une famille d'aéronefs destinée à concurrencer la famille d'aéronefs proposée par Boeing. La stratégie d'entreprise d'Airbus s'est, en conséquence, fortement concentrée sur sa famille intégrée. Les États-Unis estiment qu'étant donné que les subventions sont accordées à Airbus pour le développement d'une famille de LCA et que les subventions pour le développement de chaque grand modèle de LCA d'Airbus apportent des avantages pour la production et la commercialisation de sa famille de LCA tout entière, le "produit subventionné" est la famille de LCA d'Airbus dans son ensemble.[645]

4.394 Les États-Unis font valoir que l'aide au lancement apporte des avantages à la famille des Airbus dans son ensemble, de six façons au moins: 1) elle permet à Airbus d'être présente sur tous les segments du marché des LCA, ce que, comme les CE l'admettent, tout producteur compétitif de LCA se doit de faire; 2) les techniques ou les installations de production développées dans le cadre du lancement d'un modèle de LCA d'Airbus sont utilisées pour d'autres modèles; 3) Airbus utilise la "communité", c'est-à-dire les éléments communs aux différents modèles de LCA qui permettent de réduire les coûts d'exploitation de multiples modèles de LCA d'Airbus, comme principale qualité pour vendre aux clients l'intégralité de sa flotte de LCA; 4) Airbus utilise un modèle de LCA pour vendre d'autres modèles de LCA dans le cadre d'offres "globales", soit simultanément, soit successivement; 5) l'aide au lancement réduit la charge de la dette supportée par Airbus pour la construction de chaque modèle de LCA individuel, ce qui lui permet de passer au lancement du modèle suivant beaucoup plus facilement et rapidement; et 6) l'aide au lancement fournit à Airbus des liquidités supplémentaires qui lui permettent de réduire les prix de n'importe quel modèle de LCA chaque fois qu'elle estime qu'une réduction de prix est nécessaire pour remporter des commandes qui seraient sinon allées à Boeing. Ainsi, chaque aide au lancement accordée apporte des avantages à l'ensemble de la famille de LCA d'Airbus et a des effets défavorables sur l'ensemble de la famille similaire de Boeing. En conséquence, le "produit subventionné" pour chacune des subventions et pour toutes les subventions considérées conjointement est constitué par les LCA d'Airbus.[646]

---

[643] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 25.
[644] États-Unis, observations sur CE – DDONC, résumé analytique, paragraphe 26.
[645] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 81.
[646] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 86.

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

4.395 Les États-Unis affirment qu'Airbus commercialise ses produits LCA en tant qu'ensemble et accorde une place importante à la communité entre ses différents types de LCA. Ils notent que dans leur communication, les CE reconnaissent qu'un producteur de LCA ne peut pas réussir s'il produit un seul modèle de LCA qui fait face à la concurrence de façon indépendante sur un segment particulier du marché des LCA. Pour réussir dans *n'importe quel* segment du marché des LCA, un producteur doit plutôt offrir un éventail de produits qui répondent aux divers besoins de la clientèle. Les pouvoirs publics liés à Airbus ont donc subventionné la gamme complète de LCA d'Airbus, afin que chaque modèle individuel puisse soutenir efficacement la concurrence. Le "produit subventionné" est donc constitué par les LCA d'Airbus dans leur ensemble.[647]

4.396 Les États-Unis font valoir que dans l'affaire *États-Unis – Dumping concernant les bois de construction résineux*, le Groupe spécial a constaté que la définition identique d'un "produit similaire" qui figurait dans l'Accord antidumping n'était pas pertinente pour déterminer ce qui pouvait ou ne pouvait pas être inclus dans un seul "produit considéré". De plus, il est bien établi qu'une gamme de produits connexes, mais pas nécessairement similaires, peuvent être regroupés en un seul "produit subventionné" ou "produit considéré" au titre de l'Accord SMC, de même qu'au titre de l'Accord antidumping. La décision récemment rendue par le Groupe spécial dans l'affaire *Japon – Droits compensateurs visant les DRAM* en fournit un exemple qui s'ajoute à ceux déjà mentionnés.[648]

4.397 Les États-Unis notent que les CE soutiennent avec insistance qu'en droit, lorsque chaque article individuel qui bénéficie d'une subvention n'est pas un "produit similaire" à tous les autres articles de ce type, il doit alors y avoir plusieurs "produits subventionnés" séparés et plusieurs "produits similaires" séparés qui leur correspondent. Les États-Unis estiment que les CE confondent la définition du produit subventionné avec celle du produit similaire.[649] Les CE font aussi valoir que chaque modèle de LCA d'Airbus n'est pas "similaire" à tous les autres modèles de LCA d'Airbus ou à tous les modèles de LCA de Boeing. Selon les États-Unis, elles confondent l'identification du "produit similaire" et l'identification du "produit subventionné". Cette confusion est particulièrement manifeste lorsqu'elles analysent le rapport du Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *Indonésie – Automobiles*, où l'identité du produit subventionné n'était pas contestée. En fait, le raisonnement du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, qui définit le "produit similaire" de façon étroite par rapport au "produit subventionné", plaiderait en faveur d'une approche *plus large* de la définition du "produit subventionné".[650]

4.398 Les États-Unis affirment que les CE font valoir que le Groupe spécial *doit* définir les produits subventionnés en se fondant sur la question de savoir si les divers articles satisfont au critère du "produit similaire" ou se concurrencent directement, et surtout pas en se référant à la façon dont les États-Unis ont montré que ces subventions particulières apportaient des avantages pour la production et les ventes d'Airbus. Mais on ne saurait faire abstraction du fait que les subventions en cause dans le présent différend ont été accordées pour faciliter le développement de la famille des LCA d'Airbus dans son ensemble. Les États-Unis estiment que le fait d'évaluer l'effet de la subvention en fractionnant l'objet du subventionnement – la famille des LCA d'Airbus – en plusieurs produits distincts n'est pas "raisonnable et cohérent".[651] Ils font valoir qu'"il n'existe pas de lignes de démarcation nettes entre les cinq catégories proposées par les CE".[652] Ils soutiennent que même s'il était utile ou raisonnable de diviser le marché des LCA en un certain nombre de sous-marchés, la division proposée par les CE n'est pas étayée par les éléments de preuve. Ils observent que "dans ses

[647] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 25.
[648] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 18.
[649] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 18.
[650] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 87.
[651] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 19.
[652] États-Unis, DCE, paragraphe 650.

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

propres documents, Airbus elle-même ne respecte pas la division particulière en cinq segments de marché que préconisent les CE en l'espèce".[653] Et même si le Groupe spécial devait constater que la segmentation du marché faite par les CE présente un quelconque bien-fondé, l'affirmation des CE selon laquelle aucun modèle d'Airbus n'est en concurrence avec le Boeing 747 est manifestement erronée.[654]

4.399 Les États-Unis font valoir que tout comme le "produit subventionné" en l'espèce est la famille de LCA d'Airbus, le "produit similaire" produit aux États-Unis est la famille de LCA de Boeing. En fait, les familles de LCA de Boeing et d'Airbus présentent des "caractéristiques ressemblant étroitement" les unes aux autres au sens de la note de bas de page 46 de l'Accord SMC. Cela n'est pas surprenant étant donné qu'Airbus a sciemment développé sa famille de LCA pour concurrencer directement la famille de LCA de Boeing.[655]

c) Période de référence

4.400 Les États-Unis considèrent que l'accent mis par les CE sur l'évolution du marché après l'établissement du Groupe spécial est infondé en droit et en fait. Ils estiment qu'ils ont démontré la validité de leur allégation, énoncée dans leur demande d'établissement du présent Groupe spécial, selon laquelle les subventions contestées ont causé des effets défavorables pour leurs intérêts. Ils considèrent que les CE ont choisi de ne pas réfuter cette démonstration. Au lieu de cela, elles soutiennent que la seule question que le Groupe spécial doit examiner est celle de savoir si les effets défavorables mentionnés dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis ont cessé d'exister. La majeure partie des tendances qui montrent l'existence d'effets défavorables pour les intérêts des États-Unis au cours de la période de 2001 à 2005 se sont maintenues sans fléchir jusqu'à la fin de 2006 et, dans la mesure où des données sont disponibles, jusque dans le courant de l'année 2007. Dans les cas où les tendances font apparaître de petites améliorations en 2006, par rapport à 2005, celles-ci sont dues essentiellement à des facteurs temporaires, comme les retards de production de l'A380 et de conception de l'A350 intervenus en 2006, plutôt qu'à une élimination des effets des subventions. Quoi qu'il en soit, le fait que les CE se concentrent exclusivement sur les données pour 2006 montre qu'elles ne peuvent contester l'existence d'effets défavorables au cours de la période allant jusqu'à la fin de 2005; les CE ne font assurément rien pour le contester.[656] Les États-Unis estiment que les CE veulent que le Groupe spécial croit que leurs subventions à Airbus ne causent pas d'effets défavorables pour les intérêts des États-Unis, parce que Boeing existe toujours. Mais le fait d'exister n'est pas pertinent pour la question des effets défavorables. Ce qui est pertinent, entre autres choses, c'est que Boeing a subi une perte de part de marché de 20 points et un effritement des prix en raison des subventions accordées à Airbus.[657]

4.401 Les États-Unis considèrent que l'argument des CE est également incorrect en droit. Ils notent que dans l'affaire *CE – Produits biotechnologiques*, les CE ont demandé au Groupe spécial de s'abstenir de se prononcer sur une mesure contestée sous prétexte que la mesure avait – selon leurs allégations – cessé d'exister après l'établissement du Groupe spécial. Le Groupe spécial a refusé, constatant 1) qu'il avait le pouvoir de formuler des constatations sur la compatibilité de la mesure avec les règles de l'OMC même si elle avait cessé d'exister après son établissement, 2) que ces constatations permettraient d'"arriver à une solution positive" du différend, et 3) qu'il n'avait pas à formuler de constatations sur la question de savoir si la mesure existait encore pour faire la

[653] États-Unis, DCE, paragraphe 651.
[654] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 88.
[655] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 82.
[656] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 91.
[657] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 4.

recommandation prescrite par l'article 19:1 du Mémorandum d'accord. Le raisonnement du Groupe spécial *CE – Produits biotechnologiques* s'applique de la même façon dans le présent différend.[658]

4.402 Les États-Unis ne trouvent aucun élément étayant le point de vue des CE voulant que les *allégations* des États-Unis selon lesquelles les mesures contestées dans le présent différend contreviennent aux obligations des CE au titre de l'article 5 a) et 5 c) de l'Accord SMC soient évaluées "au moment où un groupe spécial prend sa décision" plutôt qu'au moment de l'établissement du groupe spécial. Au contraire, le mandat du Groupe spécial l'oblige à examiner "la *question* portée devant l'ORD par les États-Unis" dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial présentée en 2005. La "question" comprend les "allégations" mentionnées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial. Par conséquent, le Groupe spécial doit examiner l'allégation des États-Unis selon laquelle les subventions causaient des effets défavorables en 2005. Toute assertion des CE selon laquelle le dommage important a cessé d'exister après l'établissement du Groupe spécial ne devrait être examinée qu'au stade de la mise en conformité.[659]

4.403 En outre, les États-Unis notent que les CE affirment que le point de départ approprié de l'analyse des effets défavorables par le Groupe spécial est 2004, et non 2001. Ils indiquent que la période de 2001 à 2003 n'est pas aberrante, comme l'allèguent les CE; c'est plutôt l'accroissement de la demande de LCA en 2005 et 2006 qui est historiquement anormal. De plus, si les CE avaient raison d'affirmer que les modifications des parts de marché entre 2001 et 2003 étaient dues à des phénomènes temporaires sans lien avec le subventionnement, on se serait attendu à ce que les parts de marché relatives du marché détenues par Boeing et Airbus retrouvent leur niveau "normal" après la reprise du marché en 2004. Pourtant cela ne s'est pas produit.[660]

4.404 En fait, le marché et la branche de production des LCA opèrent à des échéances exceptionnellement longues. Il faut plusieurs années pour développer un nouvel aéronef et le mettre sur le marché. De même, les ventes de LCA s'accompagnent généralement de livraisons échelonnées sur plusieurs années et d'options d'achat d'aéronefs additionnels dans des délais qui sont encore plus longs. Les subventions en cause sont des prêts à long terme destinés à financer le lancement de LCA qui sont produits et vendus sur des décennies; lorsque l'on mesure leurs effets, il convient donc de tenir compte de leur caractère de subventions à long terme.[661]

4.405 Les États-Unis notent que dans son rapport sur le différend *États-Unis – Subventions concernant le coton (article 21:5)*, "l'Organe d'appel a fait le raisonnement selon lequel lorsqu'il était constaté que les subventions isolaient les producteurs des signaux du marché pendant une longue période, l'évolution des parts et prix du marché au cours de la plus récente période ne permettait pas de déterminer s'il existait un préjudice grave actuel".[662] Selon les États-Unis, "ce raisonnement s'appliquerait avec encore plus de force dans le présent différend, où la subvention a pour effet de faciliter les décisions de lancement d'Airbus qui, de par leur nature, ont encore plus d'effets à long terme sur la production et les prix d'Airbus sur le marché des LCA que ne pouvaient en avoir les subventions accordées à un produit de base agricole dont le cycle de croissance s'étend sur une seule année".[663] "En conséquence, selon l'approche suivie par l'Organe d'appel, le Groupe spécial est habilité à examiner tous les faits, en particulier la nature des subventions et du marché en cause, pour déterminer si les subventions accordées par les CE et les pouvoirs publics liés à Airbus ont causé des effets défavorables. Plus particulièrement, l'application du raisonnement de l'Organe d'appel

[658] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 92.
[659] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 29.
[660] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 89.
[661] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 90.
[662] États-Unis, observations sur le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.
[663] États-Unis, observations sur le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.

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

amènerait le Groupe spécial à rejeter les efforts faits par les CE pour restreindre artificiellement le champ de son examen aux tendances enregistrées pendant la période 2004 à 2006, abstraction faite de ce qui s'est produit avant 2004 et des effets de création d'offre particuliers de ces subventions."[664]

d) Dommage au sens de l'article 5 a)

4.406 Les États-Unis affirment que depuis 2001, Airbus a fortement accru sa part du marché des LCA par rapport à la demande totale des États-Unis. Elle a accru sa part des livraisons de LCA aux États-Unis, qui est passée de 30 pour cent en 2001 à 48 pour cent en 2005. Mesurée en valeur (selon les prix de catalogue), la part du marché des États-Unis détenue par Airbus s'est accrue, passant de 28 pour cent en 2001 à 53 pour cent en 2005, soit une progression de 25 points de pourcentage sur la période. Quelle que soit la mesure, cet accroissement du volume relatif des importations de LCA est notable, même compte tenu de la baisse globale de la demande des États-Unis au cours de la période. Par exemple, si Boeing avait simplement pu maintenir la part en valeur du marché des LCA des États-Unis qu'elle détenait en 2001, ses ventes de LCA aux États-Unis auraient été de 54 pour cent supérieures en 2005 à ce qu'elles ont été.[665]

4.407 Les États-Unis notent qu'une très grande partie des LCA d'Airbus livrés sur le marché des États-Unis au cours de la période de 2001 à 2005 ont été vendus à de nouveaux clients d'Airbus, y compris de nouvelles compagnies aériennes et d'anciens clients de Boeing. Dans chaque cas, Boeing était un concurrent sérieux au stade de la commande initiale. Bien que les États-Unis ne disposent pas du prix réel que chaque compagnie aérienne a payé à Airbus, compte tenu de tous les avantages concédés lors de la vente, les renseignements à la disposition du public indiquent que la sous-cotation des prix d'Airbus a joué un rôle fondamental pour la conquête de ces clients. Boeing a également perdu les campagnes les plus importantes qui ont eu lieu sur le marché des États-Unis pendant cette période à cause de la sous-cotation des prix pratiquée par Airbus.[666]

4.408 Les États-Unis font valoir que les pressions sur les prix exercées par ces campagnes ont eu une incidence directe et mesurable sur les prix que Boeing a pu obtenir pour les ventes qu'il a réalisées sur le marché des États-Unis. Les indices de prix pour 2001-2005 fournis en tant que renseignements commerciaux confidentiels ("RCC") par Boeing montrent que le prix moyen des B737 a baissé pendant cette période. En outre, bien que le prix de chaque LCA soit fixé de manière contractuelle au moment où la commande ferme est passée, Boeing a dû accorder des réductions de prix sur des aéronefs non livrés à certains clients importants en raison de l'évolution à la baisse des prix sur le marché suite aux pressions exercées par Airbus. L'évolution des prix de vente des B747 et B777 sur le marché des États-Unis a été semblable. Les États-Unis indiquent qu'on s'attendrait normalement à ce qu'en l'absence d'un empêchement de hausses de prix, les producteurs augmentent leurs prix au fil du temps, généralement en fonction des augmentations de leurs coûts. Airbus comme Boeing font habituellement figurer des clauses de révision des prix dans leurs contrats de vente aux fins de la prise en compte des augmentations des coûts entre l'année de commande et l'année de livraison. Toutefois, Boeing n'a pas pu augmenter les prix de ses LCA sur le marché des États-Unis en fonction des augmentations des coûts.[667]

4.409 Selon les États-Unis, ces données démontrent que Boeing a subi une dépression des prix (baisses des prix réels) et un empêchement de hausses de prix (hausses de prix inférieures à ce à quoi on s'attendait) pour ses ventes de LCA aux États-Unis. Étant donné les éléments de preuve montrant

[664] États-Unis, observations sur le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 8.
[665] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 83. *Voir aussi* États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 98.
[666] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 84.
[667] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 85.

qu'Airbus a mené une politique de prix agressive lors des campagnes de vente aux États-Unis, la dépression des prix et l'empêchement de hausses de prix sont imputables aux importations subventionnées.[668]

4.410 Les États-Unis indiquent que les données fournies par Boeing en ce qui concerne les facteurs énumérés à l'article 15.4 de l'Accord SMC montrent que les résultats financiers des activités de Boeing dans le secteur des LCA ont fortement baissé au cours des cinq dernières années. Cette baisse s'est produite en dépit de fortes réductions des coûts et de gains de productivité continus.[669]

4.411 Les États-Unis affirment que les augmentations de la part du marché des États-Unis enregistrées par Airbus se sont produites au détriment de Boeing, ce qui établit un lien entre les importations subventionnées et l'incidence défavorable notable sur les chiffres relatifs à la production et aux ventes de LCA de Boeing. En outre, la baisse des prix de Boeing est la conséquence des prix fixés pour les importations subventionnées des produits Airbus. La détérioration des autres indicateurs pertinents de la santé économique des activités de Boeing dans le secteur des LCA découle directement de cette perte de part de marché et de cette perte de recettes. Tout dommage résultant de la baisse de la demande totale – facteur qui a affecté à la fois Airbus et Boeing – peut être distingué du dommage résultant de la perte de part de marché au profit d'Airbus. Comme Airbus l'a reconnu, "pour notre concurrent, les effets de la perte de part de marché et de la contraction du marché lui-même se cumulent". Selon les États-Unis, aucun autre facteur n'a causé le dommage important subi par Boeing.[670]

4.412 Les États-Unis notent que le dommage important est défini comme comprenant une menace de dommage important. Les éléments de preuve montrent également qu'une menace de dommage important est "nettement prévue et imminente".[671]

4.413 Les États-Unis font valoir que l'amélioration des résultats financiers de Boeing en 2006 ne réduit pas à néant leur allégation de dommage important. En 2006, Airbus ne pouvait commercialiser effectivement ni son A380 (à cause de problèmes de production) ni son A350 (qui nécessitait une reconception). Ce que l'année 2006 montre, c'est combien l'absence d'un nouvel aéronef d'Airbus subventionné et commercialisé de façon agressive améliore le sort de la branche de production des LCA des États-Unis – et, à l'inverse, combien ont été importants les effets défavorables de l'aide au lancement et des autres subventions accordées à Airbus. Toutefois, Airbus surmontera les problèmes techniques associés à la production de l'A380, et l'A350, doté de spécifications techniques entièrement révisées, sera de retour sur le marché dans un avenir très proche. Si le maintien de l'aide au lancement est permis, les effets défavorables observés ces dernières années se poursuivront également.[672]

4.414 Les États-Unis notent que les CE analysent longuement l'amélioration de la situation financière de Boeing en 2006 (tout en omettant de mentionner le fait qu'Airbus avait elle aussi enregistré un nombre de commandes et des résultats records cette même année) et font valoir que, quelle qu'ait pu être la situation par le passé, on ne peut dire que Boeing subisse actuellement un dommage important. Toutefois, la question pertinente pour une allégation d'effets défavorables au titre du Mémorandum d'accord et de l'Accord SMC est celle de savoir si les CE manquaient à leurs obligations au titre de l'article 5 a) lorsque le Groupe spécial a été établi. De plus, l'amélioration de la situation financière de Boeing doit être replacée dans le contexte de la demande exceptionnellement forte qu'a connue cette branche de production cyclique en 2005 et 2006. De fait, ce qui s'est produit

[668] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 86.
[669] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 87.
[670] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 88.
[671] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 89.
[672] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 30.

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

en 2006 montre que le fait d'être libéré d'une concurrence subventionnée améliore considérablement le sort de la branche de production des LCA des États-Unis.[673]

e) Préjudice grave aux intérêts des États-Unis

4.415 Les États-Unis estiment que les effets défavorables des subventions comprennent également un "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" comme le dispose l'article 5 c). L'article 6.3 dispose en outre qu'un préjudice grave "peut apparaître dès lors" que l'existence d'"un{} ou plusieurs" effets particuliers de la subvention sur le marché est démontrée. Les États-Unis font valoir que plusieurs des effets des subventions décrits à l'article 6.3 existent dans le présent différend.[674]

i) Les LCA subventionnés d'Airbus ont détourné les importations de LCA produits par les États-Unis du marché communautaire ou ont entravé ces importations

4.416 Les États-Unis notent qu'Airbus a accru sa part en volume du marché communautaire des LCA de 9 points de pourcentage entre 2001 et 2005[675] et a maintenu en totalité l'augmentation de sa part de marché en 2006.[676] En valeur, Airbus a accru sa part de 12 points de pourcentage sur cette période. La croissance de la part de marché d'Airbus – et la baisse concomitante de la part de Boeing – démontre que les LCA d'Airbus ont détourné les LCA de Boeing du marché communautaire.[677] Selon les États-Unis, l'évolution de la part du marché communautaire est en très grande partie imputable à deux campagnes particulières – easyJet et Air Berlin. Ces deux compagnies aériennes étaient des clients de Boeing qui souhaitaient augmenter leur flotte, Boeing et Airbus étaient en concurrence directe, et les gains d'Airbus ont constitué des pertes pour (et des détournements notables de) Boeing. D'autres campagnes de vente perdues ont entraîné un détournement supplémentaire des LCA de Boeing du marché communautaire.[678]

4.417 Les États-Unis considèrent que les CE ne répondent pas à leur argument; au lieu de cela, elles segmentent et fractionnent les données d'une manière qui amplifie les fluctuations aléatoires et masque les tendances. Selon eux, les données parlent d'elles-mêmes – les LCA de Boeing importés aujourd'hui dans les CE sont bien moins nombreux qu'ils ne l'étaient il y a seulement quelques années.[679]

4.418 Les États-Unis notent que les CE soutiennent que le Groupe spécial devrait évaluer les allégations de détournement et d'entrave formulées par les États-Unis au titre de l'article 6.3 a) et de l'article 6.3 b) en examinant la part de marché des *commandes* plutôt que celle des *livraisons* effectives. Toutefois, le texte de l'article 6.3 a) mentionne le détournement ou l'entrave visant les "importations" et les "exportations" d'un produit similaire d'un Membre. Le sens ordinaire des mots "importations" et "exportations" comprend les *articles* ou *choses* réels qui franchissent les frontières internationales – c'est-à-dire les livraisons.[680] Les États-Unis font valoir que l'accent mis par les CE sur les commandes, plutôt que sur les livraisons, est erroné: ils notent que les CE conviennent que le sens ordinaire du terme "importations", figurant à l'article 6.3 a) et du terme "exportations", figurant à l'article 6.3 b) implique "l'idée de mouvement de marchandises". En tant que contrats prévoyant le futur "mouvement de marchandises", les commandes sont assurément pertinentes pour l'analyse des tendances *futures* probables sur le marché des LCA, mais ce sont les données sur les livraisons

[673] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 98.
[674] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 90.
[675] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 91.
[676] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 94.
[677] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 91.
[678] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 92.
[679] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 94.
[680] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 27.

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

effectives qui rendent compte du "mouvement de marchandises" qui a eu effectivement lieu et a lieu à présent. De plus, le fait que l'analyse porte exclusivement sur les données relatives aux *commandes* conduit à des conclusions factuellement inexactes, en particulier pour les marchés des pays tiers où le nombre de transactions est relativement peu élevé. C'est ce qu'illustre, par exemple, l'examen du marché des LCA au Mexique.[681]

ii) Les LCA subventionnés d'Airbus ont détourné des marchés de pays tiers les exportations de LCA produits par les États-Unis ou ont entravé ces exportations

4.419 Les États-Unis notent qu'entre 2001 et 2005, Airbus a accru la part de marchés autres que les États-Unis et les CE qu'elle détenait de 20 points de pourcentage (en volume) ou de 19 points de pourcentage (en valeur). Sur les deux principaux marchés de pays tiers pendant la période de 2001 à 2005, Airbus a augmenté sa part de marché aux dépens de Boeing de 24 points de pourcentage en Chine et de 18 points de pourcentage en Australie. Parmi les autres marchés importants sur lesquels Airbus a notablement accru sa part de marché figurent Singapour, la Corée, le Brésil, le Territoire douanier distinct de Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu ("Taipei chinois"), le Mexique et l'Inde. De nouvelles grosses commandes sur des marchés de pays tiers, en particulier l'Inde, menacent de détourner encore les exportations de Boeing de ces marchés dans les années qui viennent.[682]

4.420 Boeing n'a reconquis que 5 points de pourcentage de la part qu'elle détenait de ces marchés en 2006 et sa part de marché demeure aujourd'hui bien inférieure à ce qu'elle était en 2001 et 2002. Ces marchés, autres que ceux des CE et des États-Unis, ont beaucoup progressé au cours de la période de 2001 à 2005 et ont continué de progresser en 2006. Le nombre total de livraisons effectuées par Boeing et Airbus a augmenté tous les ans (à l'exception d'une très légère baisse entre 2003 et 2004). L'évolution de la part de marché sur les marchés des pays tiers vient donc essentiellement du fait qu'Airbus a attiré une plus grande partie de la demande accrue que Boeing. S'agissant des marchés de pays tiers particuliers identifiés dans la première communication écrite des États-Unis, la perte de part de marché subie par Boeing au profit d'Airbus s'est poursuivie en 2006 sur la plupart des marchés.[683]

iii) Les LCA d'Airbus subventionnés ont entraîné une sous-cotation des prix et ont enlevé des ventes de LCA à Boeing

4.421 Les États-Unis font valoir qu'entre la fin des années 1990 et la fin de 2005 au moins, Airbus a remporté une série de campagnes visant de grands transporteurs à bas coûts aux États-Unis, en Europe et en Asie. Des éléments de preuve publics et confidentiels montrent que la politique de prix agressive menée par Airbus a été le principal facteur expliquant pourquoi Airbus a gagné – et Boeing perdu – ces campagnes cruciales.[684] Airbus a conquis une part de marché grâce à une stratégie agressive de lancement des produits et une politique agressive de fixation des prix dans le cadre de campagnes stratégiques clés. Dans de nombreux cas, Airbus a réussi à conquérir de gros clients de Boeing. Même dans les cas où Boeing a pu conserver des clients, la concurrence accrue d'Airbus sur la base des prix a entraîné une dépression des prix du marché et, en conséquence, une diminution des recettes. Les éléments de preuve publics, qui sont en grande partie confirmés par les éléments de preuve confidentiels fournis par les CE, montrent que c'est Airbus, et non Boeing, qui a ouvert la voie pour ce qui est de tirer les prix vers le bas ces dernières années.[685]

[681] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 93.
[682] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 93.
[683] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 95.
[684] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 96.
[685] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 28.

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

4.422 Selon les États-Unis, le fait qu'Airbus recourt à la sous-cotation des prix pour accroître sa part du marché des LCA est tout à fait reconnu dans la branche de production. Les États-Unis indiquent qu'Airbus admet que la préservation de sa part de marché ciblée est plus importante pour elle que la rentabilité lorsqu'elle dit que "1 pour cent de rentabilité compte plus que 1 pour cent de part de marché, pour autant que la part de marché se maintienne à 50 pour cent en moyenne".[686]

4.423 Les États-Unis font valoir qu'il est possible d'identifier, sur la base des renseignements disponibles, plusieurs campagnes de vente importantes lors desquelles le client était sur le marché pour acheter de nouveaux aéronefs, a invité Boeing et Airbus à faire des offres concurrentes, a choisi le LCA d'Airbus de préférence à un LCA de Boeing répondant également aux exigences, et ce en raison du prix pratiqué par Airbus. Par exemple, des responsables d'easyJet ont fait observer ce qui suit: "Nous avons tous été surpris de voir à quel point Airbus était agressive lors de la dernière série d'offres sous pli cacheté." Les données publiques émanant d'easyJet font état d'un prix d'achat de 19,36 millions de dollars par aéronef en valeur de 2001, soit une remise de 56 pour cent par rapport au prix de catalogue de 44 millions de dollars. Compte tenu des garanties et services additionnels qui devaient être fournis par Airbus, easyJet a conclu que "l'offre reçue d'Airbus … était nettement plus avantageuse que l'offre reçue de Boeing". Parmi les autres grandes campagnes de vente perdues qui peuvent être identifiées figuraient Air Berlin/NIKI, AirAsia, Iberia Airlines, South African Airways, Thai Airways International, Singapore Airlines, Emirates Airlines, Qantas et Czech Airlines.[687]

4.424 Les États-Unis affirment que les prix des aéronefs A380 vendus par Airbus alors qu'elle était en concurrence avec Boeing étaient si bas, en fait, que les retards de livraison récemment annoncés ont eu pour effet de les transformer en contrats déficitaires. EADS a annoncé publiquement que "les contrats déficitaires concernant l'A380" entraîneraient une réduction de 600 millions d'euros de ses recettes avant impôt pour 2006.[688] Les compagnies aériennes qui ont commandé l'A380 auraient autrement agrandi leur flotte avec des LCA de Boeing.[689]

4.425 S'agissant des ventes d'A340-500/600, les États-Unis notent que les CE font valoir qu'Airbus disposait du bon aéronef au bon moment, ce qui n'était pas le cas de Boeing. Là encore, toutefois, cela montre l'existence du lien de causalité; en l'absence d'aide au lancement, Airbus n'aurait pas été en mesure de proposer ce qui, selon ses allégations, constituait le bon aéronef au bon moment. Selon les États-Unis, les éléments de preuve confirment donc que la perte notable de ventes mise en évidence par les États-Unis était due essentiellement à l'existence de subventions.[690]

4.426 Les États-Unis estiment que lorsque les éléments de preuve montrent – comme c'est le cas en l'espèce – non seulement qu'Airbus a enlevé beaucoup de grosses ventes à Boeing, dont certaines d'une valeur de plusieurs milliards de dollars, mais aussi qu'elle l'a fait essentiellement en offrant un prix inférieur à celui de Boeing, ces éléments de preuve démontrent non seulement qu'il y a une "per{te} de{} ventes … dans une mesure notable", mais aussi qu'il existe un "empêche{ment} de{} hausses de prix … dans une mesure notable" au sens de l'article 6.3 c). Au cours d'une campagne de vente, chaque client procède à un examen détaillé et minutieux de chaque disposition contractuelle, y compris de la valeur des avantages qui seront concédés en cas d'événements futurs (comme les garanties de la valeur résiduelle). Lorsque les éléments de preuve établissent que, dans une transaction particulière concernant des LCA, un client conclut qu'Airbus, toutes choses étant égales

[686] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 94. *Voir aussi* États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 98.
[687] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 95.
[688] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 96.
[689] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 96.
[690] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 96.

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

par ailleurs, a offert un prix inférieur à celui de Boeing, ils constituent des éléments de preuve *prima facie* d'une sous-cotation des prix au sens de l'article 6.5 et, donc, de l'article 6.3 c).[691]

4.427 Les États-Unis notent l'affirmation des CE selon laquelle, pour de nombreuses ventes de LCA, il n'y a pas de "concurrence" entre Airbus et Boeing et selon laquelle, lorsque les ventes ne sont pas "concurrentielles", il n'est pas possible que les subventions causent des effets défavorables. Selon eux, la manière dont les CE définissent une vente "concurrentielle" exclut bon nombre de ventes pour lesquelles la concurrence des prix entre Airbus et Boeing est très pertinente. Les États-Unis indiquent qu'un client peut très bien ne pas engager une procédure officielle d'appel d'offre, mais uniquement s'il estime qu'il obtient le prix du marché. Si le client pense qu'en faisant jouer la concurrence, le prix baissera, il le fera.[692]

4.428 Les États-Unis réfutent également l'interprétation des CE selon laquelle "l'expression "produit similaire non subventionné" utilisée à l'article 6.4 et 6.5 signifie que, si le produit similaire du Membre plaignant bénéficie d'une *quelconque* subvention spécifique – aussi petite ou indirecte soit-elle – ledit Membre est positivement dans l'impossibilité de montrer que l'effet de la subvention d'un autre Membre – aussi importante ou directe soit-elle – a détourné ou entravé ses exportations à destination d'un pays tiers au titre de l'article 6.3 b) ou a empêché des hausses de prix dans une mesure notable au titre de l'article 6.3 c)".[693] Selon les États-Unis, "il n'y a rien dans l'article 6.3, 6.4 ou 6.5 qui indique que ces dispositions visent à traiter de subventions *autres* que les subventions contestées – que ces autres subventions soient accordées par le Membre défendeur, le Membre plaignant ou d'autres Membres".[694]

iv) Boeing a subi un empêchement de hausses de prix et une dépression des prix pour ses ventes de LCA sur le marché mondial

4.429 Les États-Unis font valoir que dans le contexte de la présente affaire, le marché mondial est le marché approprié pour mesurer les effets sur les prix des subventions accordées à Airbus. Boeing a fourni en tant que RCC les indices de prix annuels de toutes les commandes effectives de LCA de Boeing dans le monde pour la période de 2001 à 2005 pour les B737, B767, B747 et B777. Ces chiffres font apparaître une évolution négative des prix de Boeing pour chaque type d'aéronef au cours de la période. Les ajustements de prix postérieurs aux commandes démontrent encore davantage les effets de dépression des prix qu'ont eus les pratiques de fixation des prix d'Airbus. Les LCA d'Airbus étaient les seuls produits concurrents et Airbus a procédé à une sous-cotation des prix généralisée et agressive au cours de la période. Par conséquent, les éléments de preuve démontrent l'existence d'une dépression notable des prix et d'un empêchement notable de hausses de prix sur le marché mondial des LCA.[695]

4.430 Les États-Unis soutiennent que les prix des LCA de Boeing sur le marché mondial ont baissé, ou n'ont pas augmenté en fonction de l'inflation des coûts, au cours de la période allant de 2001 à 2005. Malgré deux années d'une forte demande de LCA, sans précédent jusqu'alors, les prix des Boeing 737, 747 et 767 ont continué d'être sérieusement déprimés en 2006. Les États-Unis font valoir que la politique de prix agressive menée par Airbus a modifié les attentes des clients en matière de prix sur le marché et continue d'empêcher les prix de monter. Pour le 777, l'évolution des prix a été légèrement différente pendant la période de 2001 à 2005 et en 2006. Les États-Unis font valoir que

[691] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 97.
[692] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 84. *Voir aussi* États-Unis, déclaration finale, première réunion, résumé analytique, paragraphe 5.
[693] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 202 du Groupe spécial, paragraphe 225.
[694] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 202 du Groupe spécial, paragraphe 226.
[695] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 98.

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

leur affirmation selon laquelle l'empêchement de hausses de prix et la dépression des prix sont l'effet de la subvention est confirmée par le fait que l'effet d'empêchement de hausses de prix et de dépression des prix diminue d'abord – et, jusqu'à présent, uniquement – lorsque l'offre de produits d'Airbus s'avère la plus faible et que la capacité d'Airbus à tirer parti de ses subventions pour baisser les prix afin de compenser la différence est la plus limitée.[696]

v) Les subventions causent ces effets défavorables sur le marché

4.431 Les États-Unis considèrent que s'agissant des effets défavorables, la première question est la suivante: Comment les subventions fonctionnent-elles? Comment affectent-elles le marché et comment Airbus agit-elle sur le marché? Ils font valoir qu'ils ont montré que la subvention faussait le marché de deux grandes façons. Elle permet à Airbus de lancer des aéronefs qu'elle n'aurait pas pu lancer à cette échelle et à ce rythme en l'absence de subventions. Et son incidence sur les liquidités et les coûts d'Airbus permet à cette dernière de fixer des prix agressifs pour conquérir une part de marché tout en maintenant son rythme de développement des produits.[697]

4.432 Les États-Unis notent que les CE ne contestent pas vraiment le premier point. Et elles évitent dans une large mesure de répondre au deuxième point dans leurs arguments concernant le produit subventionné. En décidant à l'avance qu'il existe cinq marchés de produits séparés, les CE décident à l'avance que, par exemple, l'aide au lancement accordée pour l'A320 ne peut affecter que les ventes de l'A320. Mais cela ne répond pas à la question de savoir comment fonctionne la subvention; les CE éludent la question.[698]

4.433 Cela conduit à la deuxième étape de l'analyse: quel est le produit qui bénéficie de la subvention? Étant donné la manière dont la subvention fonctionne, l'analyse doit porter sur l'effet des subventions sur tous les LCA dans leur ensemble. Les États-Unis notent que les CE disent qu'il est nécessaire de prendre en compte les différences entre les divers modèles de LCA. Les États-Unis sont d'accord. Par contre, c'est sur la façon de tenir compte de ces différences qu'ils sont en désaccord avec les CE. Selon eux, l'approche des CE est erronée parce qu'elle obligerait le Groupe spécial à ne pas tenir compte de la façon dont la subvention fonctionne réellement.[699]

4.434 Après avoir identifié la façon dont les subventions fonctionnent et le produit subventionné, la troisième et dernière étape de l'analyse consiste à déterminer si les effets défavorables – les divers types de préjudice grave et de dommage important – sont le résultat des subventions. Concernant le détournement et l'entrave, la subvention affecte ce qu'Airbus a à vendre et a donc certainement un effet sur la part de marché. En ce qui concerne les pertes de ventes, la sous-cotation des prix, la dépression des prix et l'empêchement de hausses de prix, les effets de la subvention sont nettement d'une importance suffisante, et le marché est suffisamment concurrentiel, pour que les effets sur Boeing aient été notables.[700]

4.435 Selon les États-Unis, les faits essentiels démontrant l'existence d'effets défavorables ne sont pas vraiment contestables. Premièrement, Airbus a accru sa part du marché mondial des LCA, qui est passée de 39 pour cent en 2001 à 57 pour cent en 2005, et elle a maintenu la majeure partie de la part conquise en 2006 et, selon les données disponibles, en 2007.[701] Les livraisons d'Airbus en 2006 ont

[696] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 97.
[697] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 26.
[698] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 27.
[699] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 28.
[700] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 29.
[701] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 16. *Voir aussi* États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 26.

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

permis à la société de battre les records établis en 2005, et en 2006, elle a construit et livré plus de LCA que Boeing pour la quatrième année consécutive.[702] Deuxièmement, Boeing a perdu des ventes importantes au profit d'Airbus au cours de cette période, souvent par suite d'une sous-cotation démontrable des prix par Airbus. Troisièmement, les prix que Boeing a pu obtenir pour les LCA qu'elle a vendus au cours de cette période ont chuté, ou n'ont pas augmenté au même rythme que l'inflation, et pour une bonne part ne se sont pas redressés à ce jour.[703]

4.436 Les États-Unis notent qu'aucun de ces faits, en tant que tel, n'est contesté. En outre, ils relèvent que les CE admettent que les lancements de l'A300, l'A310, l'A320, l'A330 et l'A340 – c'est-à-dire le modèle de base de chaque LCA qu'Airbus avait livré à un client avant octobre 2007 – n'auraient pas pu avoir lieu, ou du moins pas à ce moment-là ni de cette manière-là, si les pouvoirs publics liés à Airbus n'avaient pas fourni une aide au lancement ou d'autres subventions.[704]

4.437 Les États-Unis font valoir que si l'aide au lancement est le principal instrument que les CE et les pouvoirs publics liés à Airbus utilisent pour subventionner la famille de LCA d'Airbus, les autres subventions transfèrent également le coût du développement des LCA aux pouvoirs publics dans le cadre de la même stratégie générale.[705] Ils affirment que les subventions autres que l'aide au lancement, lorsqu'elles sont accordées conjointement à cette aide, ont pour effet d'amplifier et de renforcer l'effet de distorsion du marché de l'aide au lancement. Dans la mesure où ces subventions à Airbus ont des effets complémentaires à ceux de l'aide au lancement, leurs effets devraient être considérés en même temps que ceux de cette aide.[706] Étant donné que les effets sur le volume et les prix des diverses subventions qu'Airbus a reçues pour développer et commercialiser sa famille de LCA "se manifestent collectivement", il est admissible – comme l'a dit le Groupe spécial *États-Unis – Subventions concernant le coton*, de "considérer ces subventions comme une "subvention" et les regrouper, elles et leurs effets".[707]

4.438 Les États-Unis font valoir que les subventions ont facilité et accéléré l'introduction de tous les grands modèles d'Airbus, ce qui était précisément ce pour quoi les CE et les pouvoirs publics liés à Airbus les avaient conçues.[708] Ils notent qu'ils ont démontré que les pouvoirs publics liés à Airbus avaient accordé des subventions qui étaient déterminantes pour le lancement de chaque modèle de LCA d'Airbus, mais que les CE ne contestent cette démonstration que pour l'A380. Ils affirment que l'aide au lancement a joué un rôle indispensable dans le développement de l'A380. Cela dit, en restant silencieuses, les CE n'ont pas contesté l'un des éléments les plus importants de l'argumentation des États-Unis concernant les effets défavorables – à savoir qu'Airbus et toute sa gamme de produits ne seraient pas ce qu'elles sont aujourd'hui en l'absence de l'octroi de l'aide au lancement et d'autres subventions.[709]

4.439 Les États-Unis estiment que l'allégation formulée par les CE dans le présent différend, selon laquelle l'aide au lancement n'était pas nécessaire pour le lancement de l'A380, est démentie par les éléments de preuve. Par exemple, la politique déclarée des pouvoirs publics britanniques est de n'accorder une aide au lancement que si le bénéficiaire démontre, entre autres choses, "que l'investissement des pouvoirs publics est essentiel pour que le projet puisse se poursuivre à l'échelle et

[702] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 26.
[703] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 16. *Voir aussi* États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 26.
[704] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 16. *Voir aussi* États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 26.
[705] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 100.
[706] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 85.
[707] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 100.
[708] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 101.
[709] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 19.

dans les délais spécifiés dans la demande". Pour les pouvoirs publics français, le problème était "surtout" l'incidence financière catastrophique d'un financement privé de l'A380, à supposer même qu'il puisse être obtenu, pour le bilan d'Airbus.[710] En outre, les États-Unis indiquent que le gouvernement britannique a conclu que le développement de l'A380 "n'aurait pas été possible si ce n'avait été l'engagement du gouvernement britannique", et le gouvernement français a dit qu'il était "douteux que l'entreprise soit en mesure de trouver un financement externe" pour l'A380.[711]

4.440 Par ailleurs, les États-Unis estiment que chaque nouveau modèle d'aéronef qu'Airbus a ajouté à sa famille de LCA ciblait des modèles de LCA des États-Unis. Ils notent qu'Airbus allègue que ses modèles d'aéronefs étaient conçus pour "attaquer" ou "anéantir" les produits concurrents des États-Unis ou "faire réellement du tort" à un concurrent des États-Unis. Ils indiquent que le fait que les CE et les pouvoirs publics liés à Airbus accordent des subventions pour aider Airbus à prendre des mesures *destinées* à causer des effets défavorables à la branche de production des LCA des États-Unis constitue un élément de preuve qui corrobore solidement le fait que ces effets défavorables, qui se sont effectivement produits, sont causés par les subventions. En effet, Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus ont, à travers ce qu'ils ont eux-mêmes reconnu, confirmé chaque élément crucial de l'argumentation des États-Unis concernant les effets défavorables.[712]

4.441 Les États-Unis font valoir que l'octroi de l'aide au lancement par les pouvoirs publics liés à Airbus fausse les grands paramètres de la concurrence entre les producteurs de LCA en transférant les coûts et risques énormes liés au développement des aéronefs du producteur aux pouvoirs publics – comme il est dit dans un rapport du Sénat français, c'est une "sorte d'assurance pour l'entreprise contre le risque industriel".[713]

4.442 Les États-Unis font valoir que "l'aide au lancement engage les pouvoirs publics européens à absorber une grande partie des pertes éventuelles, de sorte que même si Airbus n'aime pas prendre de risques, elle n'est guère incitée à ne pas adopter une stratégie risquée et agressive". Selon les États-Unis, les pouvoirs publics liés à Airbus permettent donc à Airbus de lancer des aéronefs sur une échelle et à un rythme qui seraient sinon insoutenables, si tant est qu'elle ait même pu les lancer. Partant, ils agrandissent la famille de produits d'Airbus que les producteurs des États-Unis doivent concurrencer et font baisser le prix auquel Airbus est en mesure d'offrir ces produits.[714] Les États-Unis sont d'avis que l'aide au lancement n'a donc pas seulement – ni même essentiellement – pour effet d'accorder des fonds additionnels au constructeur de LCA lorsqu'il procède à un lancement. Elle a aussi pour effet de faire supporter une grande partie du risque associé au lancement aux pouvoirs publics – et par conséquent de rendre plus probable le fait même de procéder au lancement.[715]

4.443 Les États-Unis font valoir que l'aide au lancement a aussi un effet de distorsion du marché secondaire et indépendant sur les coûts et les liquidités d'Airbus qui confère à cette dernière un avantage en matière de fixation des prix, en particulier dans les campagnes de vente de LCA d'importance stratégique. L'incidence des subventions sur la perception que le marché a de la solvabilité d'Airbus est importante. Les subventions ont donc une incidence directe sur la capacité d'Airbus de lever des capitaux additionnels, et partant, sur son coût marginal du capital. L'aide au

[710] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 80.
[711] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 101.
[712] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 102.
[713] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 99. *Voir aussi* États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 20.
[714] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 99. *Voir aussi* États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 20.
[715] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 21.

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

lancement amoindrit aussi l'épuisement progressif des disponibilités qu'entraîne le lancement, ce qui permet à Airbus d'être plus flexible lors de la fixation des prix de tous ses LCA tout en maintenant un rythme rapide d'élaboration de projets.[716] Les États-Unis soutiennent que du fait que les subventions ont joué un rôle important dans la création de la famille de produits LCA d'Airbus, elles créent nécessairement une pression, au niveau de l'offre, sur les prix du marché. De plus, l'incidence de l'aide au lancement sur les résultats financiers globaux d'Airbus permet à celle-ci d'avoir un calendrier de lancement agressif, tout en poursuivant parallèlement sa politique publiquement affichée de conquête de parts de marché, même aux dépens de la rentabilité à court terme.[717]

4.444 Les États-Unis indiquent que ce que les CE appellent l'"argument des États-Unis concernant les liquidités" est quelque chose d'entièrement différent – un argument allégué des États-Unis selon lequel la subvention a pour effet de fournir à Airbus des liquidités qu'elle "utilise" d'une façon ou d'une autre pour "abaisser le prix" de ses aéronefs. Mais c'est un argument que les États-Unis n'ont pas avancé.[718]

4.445 De plus, d'après les explications des États-Unis, l'aide au lancement influe aussi sur "les coûts de production marginaux et les recettes marginales qu'Airbus obtient pour chaque LCA qu'elle vend et livre. Cela se produit de deux manières au moins. Premièrement, … l'aide au lancement améliore la cote de crédit globale d'Airbus et réduit par conséquent son coût marginal du capital. Étant donné le long intervalle qui sépare l'investissement effectué au moment du lancement et de la commande, et le paiement du client, le plus souvent à la livraison, le fait d'abaisser le coût de l'emprunt d'Airbus a une incidence directe sur son coût de production marginal. Deuxièmement, … si Airbus avait obtenu un prêt dont toutes les conditions étaient identiques à celles de l'aide au lancement, hormis le taux d'intérêt commercial, chaque remboursement individuel par aéronef devrait être considérablement plus élevé. Les CE elles-mêmes qualifient ce remboursement plus élevé par aéronef d'"avantage par aéronef". … Le remboursement moindre par aéronef dû à l'aide au lancement subventionnée a pour effet direct d'accroître les recettes marginales (ou d'abaisser les coûts marginaux) de chaque vente et ce, au moment de la livraison et aussi longtemps que le prêt est en souffrance.[719]

4.446 Les États-Unis observent que le rapport de M. Gary Dorman présente un modèle économique de l'analyse de rentabilité pour un programme type de développement d'aéronefs et montre comment les aspects de l'aide au lancement relatifs au remboursement subordonné au succès et différé et au taux inférieur à celui du marché modifient fondamentalement l'économie d'une décision de lancement d'un LCA.[720] Dans ce modèle, la valeur actuelle des bénéfices supplémentaires obtenus par suite de l'aide au lancement dans le cas où les hypothèses du "scénario de référence" répondent exactement aux attentes est de plus de 1 milliard de dollars, soit 77 pour cent de la valeur actuelle nette en l'absence de l'aide au lancement. Mais surtout, lorsqu'une aide au lancement est fournie, la décision de lancer un nouveau modèle d'aéronef dépend beaucoup moins du degré de confiance que l'on a dans l'exactitude des hypothèses d'objectifs.[721]

4.447 Les États-Unis considèrent que la tentative faite par les CE de réfuter le modèle économique de M. Gary Dorman fait long feu et que, de toute façon, les CE ont choisi de ne pas contester le fait que l'aide au lancement a été déterminante dans la plupart des grandes décisions en matière de

[716] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 23. *Voir aussi* États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 82.
[717] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 82.
[718] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 20.
[719] États-Unis, réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphe 33 (notes de bas de page omises).
[720] États-Unis, PCE, résumé analytique, paragraphe 99. *Voir aussi* États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 20.
[721] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 20.

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

lancement prises par Airbus. Ils font valoir que l'économiste choisi par les CE pour examiner le modèle de M. Dorman, M. Wachtel, ne tient pas compte de l'importance particulière que revêtent les économies d'échelle dans la branche de production des LCA. Ils font remarquer que comme l'indique une étude réalisée en 1995 pour les pouvoirs publics britanniques, "les économies d'échelle sont si importantes dans ce secteur technologique que, si un producteur parvient seulement à entrer sur le marché, ce sera toujours à une échelle de production qui aura des effets importants pour les ventes de ses concurrents".[722]

4.448 Les États-Unis font valoir qu'il n'y a rien dans l'argument des CE qui altère la conclusion de M. Dorman selon laquelle l'aide au lancement affecte considérablement la probabilité qu'un lancement sera rentable et par conséquent influe considérablement sur la décision du bénéficiaire quant à savoir s'il procèdera même à un lancement. Toutefois, les CE font valoir que l'existence d'aéronefs qui n'auraient pas été lancés en l'absence de subventions fait partie des "conditions de concurrence" sur le marché des LCA et représente un fait accompli que les États-Unis, et le Groupe spécial, doivent tenir pour acquis. Mais certaines subventions procurent à leurs bénéficiaires un avantage concurrentiel sur le marché tel qu'il existe, alors que d'autres subventions modifient radicalement la dynamique du marché. Les deux types de subventions influent sur les décisions de l'entité subventionnée en matière de prix et de commercialisation, mais d'une façon différente. Et les deux types d'effets doivent donc pouvoir donner lieu à une action au titre de la Partie III de l'Accord SMC. L'aide au lancement permet à Airbus d'en faire plus qu'elle ne le pourrait autrement compte tenu de ses contraintes financières, premièrement pour ce qui est de produire de nouveaux modèles d'aéronefs, et deuxièmement pour ce qui est de disposer de la flexibilité en matière de fixation des prix qui lui est nécessaire pour conquérir une part du marché avec ces modèles d'aéronefs.[723]

4.449 Les États-Unis ont fourni une déclaration de MM. Joseph E. Stiglitz et Bruce C. Greenwald de l'Université Columbia dans laquelle ils "examine{nt} les différences qui existent sur le plan des effets entre différents types de subventions accordées aux constructeurs de LCA. Leur conclusion est que des subventions, telles que l'aide au lancement, qui influent directement sur le développement, la production ou la vente d'aéronefs particuliers sont les subventions qui sont les plus susceptibles d'affecter la concurrence de façon générale et la fixation des prix par le marché en particulier. Leur déclaration confirme que l'aide au lancement, du fait qu'elle a une incidence directe sur l'offre de LCA qu'Airbus peut produire et vendre, a un lien de causalité avec le comportement d'Airbus sur le marché et son incidence sur son concurrent".[724]

4.450 Les États-Unis estiment également que leur approche de l'effet de la subvention dans le présent différend est compatible avec l'approche suivie par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Subventions concernant le coton (article 21:5)*. "Selon l'Organe d'appel, une analyse de la question de savoir si la "subvention a pour effet" un empêchement notable de hausses de prix (ou, on peut le supposer, l'un quelconque des autres types d'effets énumérés à l'article 6.3 de l'Accord SMC) comprend à juste titre non seulement une analyse de l'effet de la subvention sur les niveaux de la production à court terme, mais également une analyse à plus long terme du point de savoir si les producteurs seraient seulement présents sur un marché particulier en l'absence de subventions."[725] "Ainsi, … un empêchement notable de hausses de prix (ou, on peut le supposer, une autre forme de préjudice grave) peut être causé non seulement par une subvention qui a une incidence directe sur la production à court terme ou sur les décisions en matière de fixation des prix du bénéficiaire, mais également par une subvention qui facilite l'entrée du bénéficiaire de la subvention sur un marché

[722] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 79.
[723] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 20.
[724] États-Unis, réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphe 32 (notes de bas de page omises).
[725] États-Unis, observations sur le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 2.

particulier ou sa sortie dudit marché et, partant, la présence ou l'absence de ce bénéficiaire sur ce marché dans le temps."[726] "Si l'approche de l'Organe d'appel est valable en ce qui concerne un produit de base tel que le coton upland, elle s'avérera encore plus appropriée dans la branche de production des LCA, dont les cycles de production sont nettement plus longs et où il existe des obstacles à l'entrée beaucoup plus importants que dans le cas de la production de coton upland. Les États-Unis ont démontré que la nature et l'importance des subventions accordées à Airbus par les CE et les pouvoirs publics liés à Airbus étaient telles qu'elles affectaient directement les résultats de décisions en matière de lancement particulières d'Airbus et par conséquent l'entrée d'Airbus dans divers segments du marché des LCA, ce qui avait des effets sur la qualité marchande de la famille des LCA d'Airbus tout entière."[727]

4.451 Les États-Unis notent que la réponse des CE à la démonstration qu'ils font des effets de distorsion de l'aide au lancement ne consiste *pas* à soutenir que cette aide n'a eu aucune incidence sur les décisions en matière de lancement prises par Airbus. Au lieu de cela, les CE affirment que les États-Unis, en faisant valoir que les subventions ont créé l'offre existante, font en fait valoir que Boeing devrait avoir un monopole sur le marché des LCA; elles réfutent ensuite cet argument fallacieux en faisant valoir que, même sans l'entrée subventionnée d'Airbus sur le marché, il y aurait eu un autre concurrent avec exactement la même ligne de produits qu'Airbus. Les États-Unis estiment que l'argument des CE n'est qu'une simple hypothèse, qui n'est pas étayée par des éléments de preuve.[728]

4.452 Les États-Unis relèvent que les CE font valoir que même si Airbus n'avait pas pu lancer l'un de ses modèles de LCA au moment où elle l'a fait, tôt ou tard elle-même ou un autre concurrent l'aurait fait. Mais elles ne disent pas quand cet "autre concurrent" serait entré sur le marché, ni quelles auraient été les capacités techniques et les prix des LCA produits par cet "autre concurrent". De plus, à l'époque où Airbus a lancé l'A300, l'A310, l'A320, l'A330 et l'A340, Boeing avait déjà un "autre concurrent", à savoir McDonnell Douglas, une société des États-Unis.[729]

4.453 Les États-Unis notent que les CE se plaignent par ailleurs de ce qu'ils n'ont pas démontré que les subventions avaient causé des effets défavorables car ils ne quantifiaient pas avec précision l'avantage que l'aide au lancement conférait à Airbus, et qu'elles affirment que l'avantage conféré par l'aide au lancement et certaines autres subventions est trop peu important pour produire des effets défavorables notables. Les États-Unis considèrent que l'affirmation des CE est inexacte pour plusieurs raisons. Premièrement, ils n'ont aucune obligation de quantifier et d'imputer de manière détaillée l'avantage conféré par la subvention.[730] Ils indiquent qu'aucune disposition de l'Accord SMC n'exige la quantification précise de l'avantage conféré par une subvention dans le contexte d'une allégation de préjudice grave; ce qui importe, c'est de savoir si la subvention est d'une importance suffisante pour avoir causé les effets allégués.[731]

4.454 Deuxièmement, la tentative faite par les CE pour montrer que l'avantage actuel conféré par l'aide au lancement est peu important est entachée de grosses erreurs.[732] Les États-Unis font valoir qu'ils ont montré que l'importance de la subvention était suffisamment grande pour avoir sensiblement influé sur toutes les décisions de lancement d'Airbus parce qu'elle a effectivement influé sur les

[726] États-Unis, observations sur le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 2.
[727] États-Unis, observations sur le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 3.
[728] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 81.
[729] États-Unis, PDONC, résumé analytique, paragraphe 22.
[730] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 83.
[731] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 21.
[732] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 83.

décisions de lancement d'Airbus – ce que les CE ne contestent pas pour l'essentiel.[733] Ils estiment que le calcul de l'avantage conféré par la subvention qu'effectuent les CE n'est donc pas fiable. Comment est-il possible que le soutien des pouvoirs publics ait joué le rôle déterminant qui a été le sien pendant toute la période de croissance d'Airbus, ainsi que les CE le reconnaissent, si l'importance du soutien est *de minimis*?[734]

4.455 Les États-Unis font valoir que tout calcul raisonnable de l'importance de la subvention montre qu'elle est – contrairement à ce qu'allèguent les CE – très grande".[735] Ils notent que "l'identification d'un "avantage" est seulement le début, et non la fin, de l'examen de l'effet de la subvention. En particulier, comme le Groupe spécial *États-Unis – Subventions concernant le coton* l'a reconnu, le fait que "les effets d'une subvention peuvent varier en fonction de la nature de la subvention" "se justifie sur le plan économique"".[736] Dans la mesure où un calcul approximatif de l'avantage global est un moyen utile de déterminer l'importance générale de la subvention, l'incidence de l'aide au lancement, pendant la durée de vie d'Airbus, dépasse largement les 100 milliards de dollars. Ce chiffre représente le coût additionnel qu'Airbus aurait supporté si elle avait obtenu un financement selon les modalités et conditions de l'aide au lancement à des taux d'intérêt commerciaux pour ce type de financement. De l'avis des États-Unis, l'importance de la subvention est plus que suffisante pour tirer la conclusion qu'Airbus n'aurait pas pu le faire.

vi) Conclusions

4.456 Selon les États-Unis, les CE considèrent le présent différend sous l'angle des "caractéristiques spécifiques" de la branche de production des LCA, y compris le fait qu'il s'agit de l'"une des dernières branches de production des pays économiquement développés qui se caractérise par l'emploi de masse, avec une main-d'œuvre hautement qualifiée" et "d'une branche de production qui fait l'objet d'une grande fierté, qui est considérée comme stratégique et est étroitement liée aux industries de la défense". Ils notent en outre que de l'avis des CE, les énormes subventions accordées pour le développement et la production des LCA d'Airbus sont justifiées par ces "caractéristiques spécifiques" de la branche de production des LCA – bien que ce point de vue n'ait évidemment aucun fondement dans l'Accord SMC. Peut-être conscientes de la faiblesse de leur argumentation, les CE ont présenté un certain nombre d'autres moyens de défense, dont aucun n'est vraiment plus convaincant.[737]

4.457 Les États-Unis indiquent que dans leur déclaration à la première réunion du Groupe spécial, les CE leur ont rappelé l'avertissement donné par l'Organe d'appel, à savoir que "{l}es règles de procédure du mécanisme de règlement des différends de l'OMC {avaient} pour objet de promouvoir non pas la mise au point de techniques en matière de contentieux mais simplement le règlement équitable, rapide et efficace des différends commerciaux". Or, selon les États-Unis, ce jour-là, le Groupe spécial a vu un exemple parfait du peu de cas que les CE font de cet avertissement. Ils estiment que les CE ont désigné à tort des renseignements comme étant des renseignements commerciaux extrêmement sensibles ("RCES") alors qu'ils ne méritaient pas cette qualification. Ce qui préoccupait les États-Unis lorsque les règles relatives aux RCES ont été établies, c'était qu'elles pouvaient être manipulées d'une manière qui les pénaliserait au moment de défendre leur cause.

[733] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 21.
[734] États-Unis, DDONC, résumé analytique, paragraphe 21.
[735] États-Unis, DCE, paragraphe 599.
[736] États-Unis, réponse à la question n° 232 du Groupe spécial, paragraphe 48 (citant le rapport du Groupe spécial États-Unis – Subventions concernant le coton, paragraphe 7.1208).
[737] États-Unis, DCE, résumé analytique, paragraphe 1.

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

Malheureusement, cette préoccupation a été confirmée par la première communication des CE et confirmée de nouveau à la première réunion du Groupe spécial.[738]

4.458 Les États-Unis estiment que la déclaration des CE à la première réunion était remarquable tant par ce qu'elle omettait de mentionner que par ce qu'elle révélait de la façon dont les CE voulaient que le Groupe spécial réfléchisse au présent différend. Les principales omissions sont les suivantes: a) les CE font référence à l'Accord SMC presque incidemment et demandent plutôt au Groupe spécial de concentrer son attention sur des accords, tels que le Code des subventions du Tokyo Round et l'Accord de 1992, qui ne sont pas des accords visés et qui ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial; b) les CE ne tiennent aucun compte de la dimension concertée, systématique et délibérée du programme d'aide au lancement; c) les CE ne mentionnent jamais l'aide au lancement de 15 milliards de dollars qui a été accordée à Airbus; d) les CE ne mentionnent jamais les taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché qui caractérisent l'aide au lancement; e) les CE ne mentionnent jamais l'encours de la dette au titre de l'aide au lancement; f) les CE ne mentionnent jamais l'aide au lancement de 4,2 milliards de dollars qui a été accordée pour l'A380; g) les CE ne mentionnent jamais les engagements explicites pris en matière d'aide au lancement pour l'A350; h) les CE ne mentionnent jamais la perte de part de marché de 20 points enregistrée par Boeing; i) les CE ne mentionnent jamais les campagnes de vente que Boeing a perdues.[739]

4.459 Les États-Unis estiment que la déclaration des CE est révélatrice à plusieurs égards de la façon dont elles veulent que le Groupe spécial réfléchisse au présent différend. Les CE notent que le point de vue des CE est en grande partie résumé au paragraphe 5 de leur déclaration liminaire. Les États-Unis notent que les CE y reconnaissent que leur soutien à la branche de production des LCA est dicté par plusieurs facteurs sociaux non commerciaux, tels que le maintien d'un "emploi de masse" et la préservation de la "fierté" dont la branche de production fait l'objet. Les CE voudraient que le Groupe spécial pense que parce que la branche de production des LCA est spéciale, elle est soumise à une série de règles différente. Mais cela n'est assurément pas le cas. L'Accord SMC est la seule règle pertinente pour le présent différend, quels que soient les facteurs qui peuvent rendre la branche de production des LCA différente des autres branches de production.[740]

4.460 Curieusement, la reconnaissance par les CE du fait que la branche de production des LCA possède des caractéristiques exceptionnelles ne se reflète pas dans leur perception des rendements qu'exigerait un opérateur du marché fournissant un financement du type de l'aide au lancement. En tout état de cause, quelles que soient les caractéristiques exceptionnelles de la branche de production des LCA, elles ne la soustraient pas aux disciplines de l'Accord SMC. Au contraire, le fait même que l'Accord SMC traite de questions concernant les LCA dans certaines notes de bas de page indique clairement que les rédacteurs ont réfléchi à l'applicabilité de l'Accord aux LCA et ont jugé qu'il était applicable.[741]

4.461 Enfin, les États-Unis notent que dans leur déclaration orale, les CE ont invoqué à plusieurs reprises le concept de l'"équité".[742] Ils indiquent que ce qui est équitable, c'est que les règles dont sont convenus les États-Unis et les CE dans l'Accord SMC s'appliquent de façon impartiale. Ce sont des

[738] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 1, citant la première déclaration orale des CE, paragraphe 38 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphe 166).
[739] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 2.
[740] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 3.
[741] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 6.
[742] *Voir*, par exemple, la première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 25.

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

règles auxquelles les CE ont volontairement adhéré, et non des règles qui leur auraient été "imposées de force", comme elles l'ont fait valoir à la première réunion du Groupe spécial.[743]

2. Arguments des Communautés européennes

4.462 Les CE estiment que pour soutenir leurs allégations d'effets défavorables, les États-Unis doivent montrer que les subventions alléguées causent maintenant (c'est-à-dire à la fin de 2007) des effets défavorables pour leurs intérêts liés aux LCA. Elles maintiennent que les États-Unis n'ont pas établi l'existence du "rapport réel et substantiel de cause à effet" requis entre les subventions alléguées et les formes spécifiques d'effets défavorables énumérées dans ces dispositions.[744] En particulier, elles font valoir que les États-Unis n'ont pas établi l'existence de tous les éléments nécessaires de la "chaîne de causalité" entre les subventions alléguées et les formes spécifiques alléguées d'effets défavorables.[745]

4.463 Les CE font observer qu'aux termes de l'Accord SMC, les subventions, mis à part celles qui sont subordonnées aux exportations et à la teneur en éléments locaux, ne peuvent donner lieu à une action que s'il est démontré qu'elles causent des effets défavorables. Sinon, elles constituent des instruments légitimes de politique publique que les Membres de l'OMC sont libres d'utiliser.[746] Elles soulignent aussi leur point de vue selon lequel c'est l'Accord de 1992 qui devrait servir de base pour juger de l'existence d'effets défavorables.

4.464 Les CE estiment que, dans la partie introductive de leur communication, ainsi que tout au long de leur communication, les États-Unis se contentent de mettre en avant les montants bruts du financement accordé à divers participants de l'industrie aérospatiale communautaire par les pouvoirs publics des États membres des CE sur une période de quatre décennies.[747] Elles font valoir qu'en donnant tous ces chiffres, les États-Unis présentent une version des faits qui est peut-être séduisante mais qui est totalement dénuée de contexte ou du contenu spécifique nécessaire pour formuler une allégation d'effets défavorables au titre des articles l[er], 5 et 6 de l'Accord SMC, y compris i) d'un empêchement de hausses de prix et d'une dépression des prix dans une mesure notable, ii) d'une perte de ventes et d'une sous-cotation des prix dans une mesure notable, ou iii) d'un détournement ou d'une entrave en ce qui concerne la part de marché des États-Unis.

4.465 Les CE font valoir qu'étant donné qu'ils formulent des allégations fondées sur la fixation par Airbus de prix qui, d'après ce qu'ils allèguent, sont réduits grâce à des subventions, les États-Unis doivent montrer qu'Airbus SAS, l'entité qui aujourd'hui développe, vend et construit les LCA Airbus, dispose en quelque sorte de subventions avec lesquelles elle cause des empêchements de hausses de prix, des pertes de ventes, un détournement, une entrave ou un dommage important. Elles font valoir qu'il ne suffit pas que les États-Unis montrent qu'une certaine société qui ne vend pas de LCA a reçu ces subventions; ils doivent montrer qu'Airbus SAS, la société qui vend des LCA, tire avantage de ces subventions.[748] Selon elles, la charge de montrer qu'Airbus SAS reçoit des subventions est une première étape cruciale pour montrer que ces subventions causent des effets défavorables – première étape à laquelle les États-Unis n'ont pas procédé.

---

[743] États-Unis, PDFC, résumé analytique, paragraphe 7, citant la première déclaration orale des CE, paragraphe 6.
[744] CE, PCE, paragraphes 7, 43, 2015, 2149 et 2248.
[745] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 35 à 38.
[746] CE, PDOC, paragraphe 39.
[747] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 2.
[748] CE, déclaration finale confidentielle, première réunion, paragraphe 9.

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

4.466 Selon les CE, l'analyse du lien de causalité avec les effets défavorables faite par les États-Unis présente de nombreuses insuffisances.[749] Les CE considèrent que les États-Unis évitent toutes les questions cruciales, y compris en refusant i) d'examiner l'Accord de 1992, ii) de démontrer que le producteur communautaire de LCA tire avantage de toutes subventions pouvant exister, iii) de reconnaître les réalités du marché en relation avec la définition du produit subventionné et du produit similaire en cause, iv) de chiffrer de manière appropriée tout subventionnement allégué, ou v) d'évaluer la durée des avantages ou des effets résultant d'un subventionnement. Selon elles, les États-Unis ne démontrent en outre pas que les subventions alléguées causent une sous-cotation des prix, une dépression des prix ou des pertes de ventes au regard des critères juridiques requis, et ils ne traitent pas non plus la multitude de facteurs de non-imputation, tels que le 11 septembre, la mauvaise gestion par Boeing de ses relations avec la clientèle, qui a été admise par la société elle-même, et les changements notables dans les conditions de concurrence.

4.467 Les CE maintiennent que l'approche exagérément simpliste suivie par les États-Unis permettrait de condamner la plupart des subventions au motif qu'elles causent des effets défavorables. Elles soutiennent que ce n'est pas l'approche permise ou établie par l'Accord SMC. Eu égard à ces insuffisances, elles estiment que les États-Unis ne montrent pas qu'il existe un lien de causalité entre les subventions et les effets défavorables, comme l'exigent les articles 5 et 6 de l'Accord SMC. À leur avis, le raisonnement des États-Unis se résume plutôt à dire que les ventes effectuées par Airbus privent nécessairement Boeing de ventes et l'empêchent de percevoir des bénéfices de monopole.[750]

a) Accord de 1992 – "*Volenti non fit injuria*" (Il n'est pas fait de tort à celui qui a consenti)

4.468 Les CE font valoir qu'en présentant leur allégation, les États-Unis ne tiennent pas compte de l'accord qu'ils ont conclu avec elles, qui réglemente le type et le montant du soutien des pouvoirs publics pouvant être offert à la branche de production des LCA – c'est-à-dire l'Accord de 1992.[751] Elles considèrent que c'est un obstacle fondamental aux allégations des États-Unis. Selon elles, ces derniers ne peuvent pas faire valoir qu'ils subissent des effets défavorables du fait de mesures qui ont été accordées selon des modalités auxquelles ils ont expressément consenti: *Volenti non fit Injuria*.[752] Elles considèrent que ce principe figure implicitement dans les articles 5 et 6 de l'Accord SMC ainsi que dans l'article 3 du Mémorandum d'accord, qui tous étayent ainsi la conclusion que ces mesures ne peuvent pas être considérées comme causant des effets défavorables.[753]

4.469 En fournissant un financement, les CE ont respecté les modalités et conditions énoncées à l'article 4 de l'Accord de 1992 et elles considèrent que les États-Unis n'ont même pas tenté de réfuter cet argument.[754] Elles expliquent que le droit de l'OMC ne devrait pas être interprété de manière totalement isolée du reste du droit international. Elles considèrent qu'il ne peut pas y avoir de conflit entre deux accords internationaux si l'un des deux comporte des règles plus spécifiques. La *Lex specialis* l'emporte sur la règle "ultérieure" en pareil cas.[755]

4.470 Les CE font aussi remarquer que l'article 10.1 de l'Accord de 1992 dispose que les parties s'efforcent d'éviter tout litige commercial "portant sur des questions relevant du présent accord".[756] L'Accord de 1992, signé par les États-Unis de leur plein gré, fait soigneusement la distinction entre le soutien des pouvoirs publics qui est antérieur à 1992 et celui qui est postérieur à 1992. Les CE

[749] *Voir*, par exemple, CE, PCE, paragraphes 7 et 1375 à 1506. CE, DCE, paragraphes 755 à 914.
[750] CE, déclaration finale, première réunion, résumé analytique, paragraphe 24.
[751] CE, PCE, paragraphes 1353 à 1359; CE, DCE, paragraphe 676.
[752] CE, DDONC, résumé analytique, paragraphe 4.
[753] CE, DDFC, paragraphe 3.
[754] CE, PCE, paragraphes 1353 à 1359; CE, DCE, paragraphe 676.
[755] CE, DDONC, paragraphes 14 et 15.
[756] CE, réponses aux questions n° 59 et 60 du Groupe spécial.

considèrent que l'application et l'invocation continues de l'accord après l'entrée en vigueur de l'Accord SMC justifient qu'elles s'appuient sur le fait que le FEM accordé conformément aux dispositions de l'article 4 de l'Accord de 1992 pouvait être accepté par les États-Unis.[757] Depuis 1992, elles ont agi d'une manière transparente, en consultant régulièrement les États-Unis et en fournissant les renseignements requis par l'accord.[758]

4.471 Dans cette situation, le principe de l'estoppel devrait empêcher les États-Unis d'alléguer l'existence d'effets défavorables au titre des articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC. Il serait contraire au principe fondamental d'équité et de bonne foi que les États-Unis soient autorisés d'abord à encourager les CE à adopter certaines pratiques en matière de FEM au motif qu'elles sont compatibles avec l'Accord de 1992, puis à contester ces mêmes pratiques au motif qu'elles sont incompatibles avec l'Accord SMC.[759]

4.472 De plus, les CE notent que l'Accord de 1992 autorisait les États-Unis à accorder à Boeing des milliards de dollars de subventions pour la recherche-développement. Ces subventions des *États-Unis* figurent parmi les nombreux facteurs qui ont joué un rôle majeur pour ce qui est de façonner les conditions *actuelles* de concurrence.[760]

4.473 Enfin, les CE estiment, à titre subsidiaire, que la charge de prouver que les subventions alléguées causent des effets défavorables incombe toujours aux États-Unis. Elles présentent une multitude d'arguments qui démontrent que les allégations d'effets défavorables des États-Unis doivent être jugées sans fondement.[761]

b) Période de référence

4.474 Les CE notent que les États-Unis font valoir que l'analyse par le Groupe spécial des effets défavorables "actuels" se limite à déterminer s'il existait des effets défavorables à la date de son établissement – c'est-à-dire il y a plus de trois ans, le 20 juillet 2005.[762] Selon elles, les États-Unis font erreur.[763] Elles expliquent que les disciplines de la Partie III de l'Accord SMC traitent des subventions qui causent des effets défavorables *actuels* sous la forme d'un préjudice *grave* et d'un dommage *important*.[764] Autrement dit, selon elles, en examinant les allégations des États-Unis au titre des articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC, le Groupe spécial doit déterminer s'il y a des effets défavorables *actuels*, eu égard aux *conditions factuelles actuelles*.[765] Il doit procéder à cette évaluation en se fondant sur une période de référence appropriée.[766] Citant la décision du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, les CE font valoir que "la période la plus récente pour laquelle des données sont disponibles sera la période appropriée".[767]

4.475 Tout effet défavorable qui aurait pu être causé il y a cinq, dix, 20 ou 30 ans ne constitue pas une violation actuelle de la Partie III de l'Accord SMC.[768] En fait, un Membre plaignant doit

[757] CE, PCE, paragraphes 1353 à 1359; CE, DDONC, paragraphes 11 à 13.
[758] CE, réponses aux questions n° 59 et 60 du Groupe spécial.
[759] CE, réponses aux questions n° 59 et 60 du Groupe spécial.
[760] CE, DCE, paragraphe 659.
[761] *Voir*, par exemple, CE, DDOC, paragraphe 23; CE, PCE, paragraphes 1999 à 2259; et CE, DCE, paragraphes 755 à 914.
[762] États-Unis, PCE, note 916.
[763] CE, PCE, paragraphes 1468 à 1506.
[764] CE, PCE, paragraphes 1491 à 1506.
[765] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 20.
[766] CE, PCE, paragraphes 1468 à 1506; CE, PDONC, paragraphes 134 à 141.
[767] CE, PCE, paragraphe 1479.
[768] CE, PCE, paragraphes 1792 à 1794, 1799, 2019, 2020 et 2073 à 2075.

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

démontrer que le recours aux mesures de subventionnement contestées cause des effets défavorables *aujourd'hui*.[769] C'est seulement s'ils montraient cela que les États-Unis auraient droit à la mesure corrective prévue à l'article 7.8 de l'Accord SMC.[770]

4.476 Les CE citent les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* à l'appui de leur position.[771] Elles expliquent aussi que les arguments avancés à l'époque par les États-Unis dans ce différend sont directement contraires à ceux qu'ils avancent dans le présent différend.[772]

4.477 Les CE notent que, devant le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, les États-Unis ont fait valoir que la période pertinente pour l'examen par le Groupe spécial des allégations d'empêchement notable de hausses de prix formulées par le Brésil était "le présent immédiat plutôt qu'une période antérieure".[773] Dans ce différend, les États-Unis incitaient le Groupe spécial à utiliser la campagne de commercialisation 2006[774] – c'est-à-dire une période allant bien au-delà de la date d'établissement du Groupe spécial dans ce différend (28 septembre 2006).[775] Le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* a estimé comme les États-Unis qu'il était tenu d'évaluer les données et les éléments de preuve concernant la campagne de commercialisation 2006 pour formuler ses constatations concernant les allégations d'effets défavorables actuels formulées par le Brésil.[776]

4.478 Les CE notent aussi que le Groupe spécial de la mise en conformité chargé d'examiner l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* a fait le raisonnement suivant:

> L'allégation du Brésil au titre de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC appelle une analyse du Groupe spécial sur le point de savoir si "la subvention … a pour effet d'empêcher des hausses de prix … dans une mesure notable". Bien que l'Accord SMC ne contienne pas de disposition spécifique concernant la période devant être considérée à cette fin, l'emploi du présent implique logiquement qu'il est nécessaire de faire une détermination concernant la période actuelle.[777]

4.479 En outre, le Groupe spécial de la mise en conformité a considéré qu'il était *tenu d'examiner les renseignements factuels les plus actuels* pour procéder à son évaluation des allégations d'effets défavorables formulées par le Brésil. Spécifiquement, le Groupe spécial a noté qu'il ne voyait "aucune raison d'exclure les données portant sur la campagne de commercialisation 2006, dans la mesure où elles {étaient} disponibles".[778] Il a poursuivi son raisonnement en disant ce qui suit:

> le fait de ne pas prendre en compte les données pertinentes et disponibles concernant la période écoulée depuis juillet 2006 qui ont été portées à notre connaissance ne serait pas compatible avec la prescription de l'article 11 du Mémorandum d'accord

---

[769] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 8 à 28.
[770] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 27 et 28.
[771] CE, DCE, paragraphes 677, 679, 695 et 696; CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 27 et 28.
[772] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 9 à 11.
[773] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, note 2.
[774] La campagne de commercialisation 2006 a commencé le 1er août et s'est achevée le 31 juillet 2007. CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 10.
[775] La date d'établissement du Groupe spécial dans ce différend était le 28 septembre 2006. CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 10.
[776] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 11.
[777] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 14.
[778] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 16.

> selon laquelle un groupe spécial doit "procéder à une évaluation objective de la question dont il est saisi, y compris une évaluation objective des faits de la cause …[779]

4.480 S'appuyant sur les décisions rendues par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, les CE réfutent aussi l'invocation par les États-Unis de l'affaire *CE – Produits biotechnologiques*.[780] Les États-Unis citent cette affaire en alléguant qu'elle donnait pour mandat au Groupe spécial d'examiner uniquement s'il existait des effets défavorables au moment où la demande d'établissement du groupe spécial avait été présentée.[781] Les CE font valoir que la décision rendue dans l'affaire *CE – Produits biotechnologiques* n'est pas pertinente aux fins du présent différend parce que l'affaire ne concernait pas une allégation d'effets défavorables *actuels* au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC.[782] Les décisions rendues dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* ont solidement établi que les *allégations* d'effets défavorables au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC étaient particulières parce qu'elles exigeaient qu'il soit établi – au moment de l'exposé devant le groupe spécial – que les effets défavorables étaient *actuels.* Les allégations d'effets défavorables s'attachent nécessairement aux effets *actuels* des subventions – et non aux effets *passés* antérieurs à la période précédant l'exposé devant le groupe spécial.[783] Les deux groupes spéciaux chargés de l'affaire *États-Unis – Coton upland* ont noté que le texte de l'article 6.3 ("la subvention … a pour effet d'empêcher des hausses de prix … dans une mesure notable") "impliqu{ait} logiquement qu'il {était} nécessaire de faire une détermination concernant la période actuelle".[784]

4.481 Deuxièmement, l'affaire *CE – Produits biotechnologiques* est inapplicable aussi parce qu'elle concernait la question de savoir si le Groupe spécial était compétent pour décider s'il existait une *mesure* au moment de son établissement et si cette mesure continuait d'exister à la fin de la procédure.[785] En l'espèce, il n'y a pas de désaccord au sujet d'un quelconque changement apporté aux "mesures" de subventionnement alléguées en cause depuis septembre 2005 (si ce n'est que le temps a confirmé l'absence de toutes subventions alléguées pour l'A350).[786] Mais même si ces mesures avaient été retirées ou avaient expiré, la question portée devant le Groupe spécial serait de savoir s'il y a *aujourd'hui* persistance des effets défavorables découlant de ces mesures.[787] C'est l'essence d'une allégation au titre des articles 5 et 6.3 concernant des effets défavorables "actuels", comme cela a été confirmé par les deux Groupes spéciaux *États-Unis – Coton upland* et l'Organe d'appel.[788] En outre, dans l'affaire *CE – Certaines questions douanières*, l'Organe d'appel a souligné que "{l}es éléments de preuve qui {venaient} étayer une allégation contestant des mesures qui rel{evaient} du mandat d'un groupe spécial {pouvaient} être antérieurs ou postérieurs à l'établissement du groupe spécial".[789]

4.482 Les CE établissent que les données et les éléments de preuve relatifs à la période 2004-2007 reflètent les conditions factuelles *actuelles* au regard desquelles, selon elles, le Groupe spécial doit

---

[779] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 17.
[780] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 25 et 26.
[781] États-Unis, DCE, paragraphes 673 à 684.
[782] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 25 et 26.
[783] Cela contredit les arguments énoncés par les États-Unis au paragraphe 678 de leur deuxième communication écrite, où ils font valoir – contrairement à ce qu'ils ont fait valoir devant le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* – que le mot "est" permet aux groupes spéciaux de formuler des constatations selon lesquelles des effets défavorables peuvent avoir existé à tout moment, même sans doute dans le passé lointain.
[784] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 14.
[785] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 25 et 26.
[786] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 25 et 26.
[787] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 25 et 26.
[788] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 25 et 26.
[789] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 26.

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

évaluer si les subventions alléguées causent des effets défavorables *actuels*. Les deux Groupes spéciaux *États-Unis – Coton upland* ont noté que des effets *passés* pouvaient être pertinents mais seulement s'ils reflétaient des conditions de concurrence qui étaient semblables aux conditions de concurrence actuelles.[790]

4.483 Les allégations d'effets défavorables des États-Unis sont fondées, dans une large mesure, sur des éléments de preuve concernant des effets défavorables allégués pendant la période de 1999 à 2003. Or, les campagnes de vente durant cette période avaient eu lieu dans des conditions de concurrence très différentes de celles qui existent aujourd'hui. Ces anciennes campagnes de vente fournissent donc au Groupe spécial peu de renseignements, voire aucun, sur les effets de subventions quelconques dans les conditions actuelles de concurrence.

4.484 Les CE font valoir que l'utilisation des données relatives à la période de 2001 à 2003 pour étayer une constatation de l'existence d'un détournement ou d'une entrave sur le marché de la Communauté européenne ou les marchés de pays tiers au titre de l'article 6.3 a) et de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC serait incompatible avec l'article 6.7 c). Par conséquent, elles considèrent que le Groupe spécial ne peut juridiquement pas se fonder sur ces renseignements pour évaluer les allégations de détournement ou d'entrave formulées par les États-Unis. S'agissant des allégations de préjudice grave restantes des États-Unis, ou de leur allégation de dommage important, la position des CE n'est pas que le Groupe spécial ne peut pas, en droit, examiner les renseignements relatifs à la période de 2001 à 2003 ou à toute autre période. Au lieu de cela, les CE mettent en doute la pertinence de renseignements relatifs à une période antérieure lors de laquelle les conditions de concurrence étaient très différentes de celles qui prévalent aujourd'hui dans la branche de production des LCA pour établir l'existence ou l'absence d'effets défavorables actuels.[791] Elles font remarquer que les deux Groupes spéciaux *États-Unis – Coton upland* ont noté que des effets *passés* pouvaient être pertinents pour une évaluation des effets actuels, mais *seulement si* ces effets existaient dans des conditions qui ressemblaient aux conditions factuelles actuelles.[792]

4.485 Les CE font valoir qu'en présentant leur allégation, les États-Unis ne tiennent pas compte du fait que des changements fondamentaux sont intervenus sur les marchés des LCA depuis 2003. Elles font valoir que cette évolution des circonstances économiques i) rend les données antérieures à 2004 presque totalement dénuées de pertinence pour l'évaluation du Groupe spécial et ii) a fait disparaître tout fondement permettant de constater sur cette base que des effets défavorables existent *actuellement*.[793] Spécifiquement, elles jugent les faits suivants pertinents.[794]

4.486 Premièrement, la nature et l'importance de la demande de LCA ont notablement évolué.[795] La période de 2001 à 2003 qui a suivi les événements du 11 septembre a été caractérisée par une demande extraordinairement faible, un petit nombre de livraisons, des recettes faibles et des baisses de prix notables pour les LCA neufs et d'occasion.[796] M. Christian Scherer, Vice-Président exécutif d'Airbus, confirme que cette période était un "marché favorable à l'acheteur" sur lequel Airbus comme Boeing étaient vivement incitées à se livrer une concurrence acharnée sur les prix ou d'autres facteurs

[790] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 25.
[791] CE, réponse à la question n° 204 du Groupe spécial, paragraphes 279 à 289.
[792] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland* (*article 21:5*), paragraphe 25.
[793] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 33.
[794] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 25 et 26.
[795] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 25 et 26.
[796] Pour de plus amples détails sur les effets du 11 septembre sur les conditions de concurrence sur les marchés des LCA, *voir* CE, PCE, paragraphes 1440 à 1467; CE, réponse à la question n° 116 du Groupe spécial, paragraphes 355 à 368; CE, DCE, paragraphes 1092 à 1099; CE, DDONC, paragraphes 314, 316, 325, 334; et CE, réponses aux questions n° 286, 288 et 292 du Groupe spécial, paragraphes 241 à 256, 280, 284, 292 et 318.

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

de concurrence pour remporter des campagnes de ventes.[797] Par comparaison, M. Scherer confirme que les conditions de concurrence existant aujourd'hui sur les marchés des LCA correspondent à un "marché favorable au vendeur".[798] Aujourd'hui, la demande de LCA a explosé pour atteindre des niveaux records parallèlement à la demande de transport aérien, et à la suite de la libéralisation du trafic aérien et du boom économique en Chine, en Inde et au Moyen-Orient.[799] M. Scherer explique que cette évolution de la demande est due en partie à la croissance rapide et au succès des transporteurs à bas coûts en Amérique du Nord, en Europe et en Asie. L'importance et la présence sur le marché des transporteurs à bas coûts se sont accrues de façon exponentielle, car les prix bas offerts par ces compagnies aériennes ont créé une demande additionnelle de transport aérien.[800] Dans les conditions actuelles du marché caractérisées par une très forte demande, Airbus et Boeing sont, d'une manière générale, moins incitées à consentir de fortes remises sur les prix des LCA, y compris à utiliser des fonds versés à titre de subventions, le cas échéant.[801]

4.487 Deuxièmement, les commandes en attente des deux constructeurs ont augmenté de façon spectaculaire.[802] Sur le marché favorable aux acheteurs après le 11 septembre, M. Scherer note que Boeing et Airbus ont eu toutes les deux des difficultés à obtenir suffisamment de commandes pour que leurs lignes de production tournent à pleine capacité.[803] La situation a changé au début de 2004. Depuis cette date, Boeing et Airbus ont toutes deux enregistré une croissance soutenue et exponentielle de leurs commandes.[804] M. Scherer explique que cette croissance a dépassé de beaucoup la capacité des deux constructeurs à satisfaire la demande. Même si Boeing et Airbus produisent à pleine capacité, à des taux croissants, les commandes en attente des deux constructeurs ne cessent d'augmenter.[805] Par exemple, la valeur des commandes en attente de Boeing Commercial Airplane est maintenant de 255 milliards de dollars – elle a augmenté de 46 pour cent en 2007 pour s'élever à plus de sept fois la valeur des recettes de BCA pendant ladite année.[806] De même, M. Scherer confirme que le délai de livraison des nouvelles commandes augmente constamment. Les nouveaux clients de Boeing doivent attendre quatre à six ans entre la commande et la livraison des LCA des familles 737NG, 787 et 777.[807]

4.488 Troisièmement, il y a eu des changements notables en ce qui concerne les produits LCA en concurrence pendant les campagnes de vente du fait de l'introduction de nouveaux LCA et de l'abandon d'autres LCA.[808] M. Scherer explique que la période qui court depuis le début de 2004 est distincte des périodes antérieures en raison des changements intervenus dans les produits LCA offerts par Boeing et Airbus qui sont en concurrence pendant les campagnes de vente. Ces changements affectent la position concurrentielle des deux constructeurs et incluent le lancement des Boeing 787[809] et 747-8[810], le lancement de l'Airbus A350XWB[811] et la mise en service de l'Airbus A380.[812] D'autres

[797] CE, DDONC, paragraphe 334.
[798] CE, DDONC, paragraphe 335.
[799] CE, DDONC, paragraphe 335.
[800] CE, DDONC, paragraphes 337 et 338.
[801] CE, DCE, paragraphes 1072 à 1076; CE, DDONC, paragraphe 316.
[802] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 33.
[803] CE, DDONC, paragraphes 314 et 325.
[804] CE, PCE, paragraphes 1361 à 1364.
[805] CE, réponses aux questions n° 210 et 211 du Groupe spécial, paragraphes 467 à 504; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphes 192 à 220.
[806] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 33.
[807] CE, DDONC, paragraphe 417.
[808] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 33.
[809] CE, PCE, paragraphes 2000 à 2010, 2191 et 2300, pour un examen de l'effet du lancement du 787 sur le marché des LCA de 200 à 300 sièges.
[810] CE, PCE, paragraphes 1689 à 1700, pour un examen du lancement du 747-8.
[811] CE, PCE, paragraphe 2301.

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

LCA, comme les Boeing 717 et 757 et les Airbus A300 et A310, ont été progressivement supprimés.[813] De même, le Boeing 767 a été effectivement remplacé par le 787.[814]

4.489 Quatrièmement, point très important, le changement de stratégie commerciale de Boeing a modifié les conditions de concurrence sur les marchés des LCA depuis 2004.[815] Le directeur financier de Boeing, M. James Bell, a admis que, sur la période de 1999 à 2003, Boeing – en tant que fournisseur attitré de LCA – estimait que "la bataille était gagnée d'avance".[816] Les responsables de Boeing admettent volontiers que Boeing avait perdu le contact avec ses clients et avait mal commercialisé ses produits, ce qui avait amené la société à perdre une part de marché.[817] Cela a changé en 2004, lorsque Boeing a remplacé son chef des ventes par M. Scott Carson. M. Scherer note qu'avec M. Carson, Boeing a commencé à faire évoluer de manière sensible et généralisée sa politique de fixation de prix uniformes.[818] M. Scherer a déclaré que la "nouvelle" BCA avait une politique des prix beaucoup plus agressive pendant les campagnes de vente, offrant de fortes remises à tous ses clients beaucoup plus souvent que ce qui avait été observé dans le passé.[819]

4.490 Enfin, les modifications du cadre réglementaire visant la branche de production des LCA ont changé les conditions de concurrence.[820] M. Scherer explique que par le biais de la déréglementation et de la libéralisation du trafic aérien, le secteur du transport aérien a connu – et connaît toujours – des changements notables.[821] Il note que la déréglementation des compagnies aériennes publiques dans de nombreux pays, ainsi que l'augmentation des accords de "ciel ouvert", ont permis l'ouverture d'un nombre considérable de routes.[822] De nombreuses compagnies aériennes se sont créées, en particulier en Chine, en Inde et dans d'autres parties de l'Asie, mais aussi en Europe et au Moyen-Orient. Ces compagnies aériennes tentent maintenant de satisfaire une demande de transport aérien en augmentation rapide et d'intégrer les perspectives de croissance future. En outre, la pression réglementaire accroît la nécessité de remplacer les aéronefs les plus vieux, en particulier les contraintes en matière de bruit et d'émissions.[823]

c) Produit subventionné et produit similaire

4.491 Les CE affirment qu'elles corrigent le regroupement artificiel par les États-Unis de tous les LCA d'Airbus en un produit "subventionné" unique et tous les LCA de Boeing en un produit similaire unique.[824] Elles font valoir que les analyses de produits et de marchés doivent être fondées sur des faits objectifs prenant en compte les caractéristiques physiques et de performance, le prix et la perception que les acteurs du marché ont des produits concernés.[825]

4.492 Les CE présentent des éléments de preuve – y compris des déclarations de M. Christian Scherer, Vice-Président exécutif d'Airbus, de M. Rod Muddle, spécialiste des compagnies aériennes, de financiers, de clients des compagnies aériennes et de Boeing elle-même –

---

[812] CE, DDONC, paragraphe 321.
[813] CE, PCE, note 2011; États-Unis, PCE, note 904.
[814] CE, PCE, paragraphes 2000 à 2010 et 2026.
[815] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 33.
[816] CE, PCE, paragraphe 1462.
[817] CE, PCE, paragraphes 1459 à 1466; 244.
[818] CE, DDONC, paragraphes 325 et 326.
[819] CE, DDONC, paragraphes 325 et 326.
[820] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 33.
[821] CE, DDONC, paragraphes 322 et 335.
[822] CE, DDONC, paragraphes 322 et 335; CE, PCE, paragraphes 1745 et 1746.
[823] CE, DDONC, paragraphes 322 et 335.
[824] États-Unis, PCE, paragraphe 1554.
[825] CE, PCE, paragraphes 1507 à 1568.

pour démontrer que la théorie du produit subventionné unique et du produit similaire unique avancée par les États-Unis est contraire aux réalités du marché.[826] Elles estiment que des LCA technologiquement avancés, ultramodernes et construits sur commande, ne sont pas des biens fongibles.[827] Selon elles, les différences dans les caractéristiques physiques – en particulier la capacité en sièges et le rayon d'action – et de performance, le prix, la perception des acteurs du marché, y compris Boeing et Airbus, et les rapports de concurrence effectifs existant entre ces produits confirment qu'il existe des LCA d'Airbus différents en concurrence sur des marchés de LCA différents.[828]

4.493 Les CE indiquent cinq marchés de produits LCA différents.[829] Les produits "subventionnés" d'Airbus sont presque exclusivement en concurrence avec les produits "similaires" de Boeing sur trois de ces cinq marchés.[830] Dans son témoignage, M. Scherer confirme la multitude des éléments de preuve étayant l'existence des cinq marchés de LCA suivants[831]: i) le marché des LCA monocouloir (100 à 200 sièges), sur lequel les LCA des familles Airbus A320 et Boeing 737NG sont en concurrence[832]; ii) le marché des LCA de 200 à 300 sièges, sur lequel les LCA de la famille Airbus A330 et l'A350XWB-800 sont en concurrence avec les LCA des familles Boeing 767 et 787[833]; iii) le marché des LCA de 300 à 400 sièges, sur lequel les LCA de la famille Airbus A340, l'A350XWB-900 et l'A350XWB-1000 sont en concurrence avec les LCA de la famille Boeing 777[834]; iv) le marché des LCA de 400 à 500 sièges, sur lequel Boeing offre ses LCA de la famille 747, sans produit d'Airbus concurrent[835]; et v) le marché des LCA de 500 sièges et plus, sur lequel Airbus offre son LCA A380, sans produit de Boeing concurrent.[836] Les CE font aussi valoir que Boeing elle-même ventile son portefeuille de produits selon les mêmes marchés distincts que ceux qu'elles proposent.[837]

4.494 En outre, les CE produisent des déclarations des directeurs de Boeing confirmant que le 747-8 est "le seul avion couvrant le marché des aéronefs de 400 à 500 sièges".[838] De plus, elles fournissent des éléments de preuve démontrant que l'Airbus A380 n'est pas "similaire" au Boeing 747-8 et que l'un et l'autre sont vendus et commercialisés sur des marchés de LCA différents.[839] Selon elles, les directeurs de Boeing souscrivent à leur évaluation.[840] Elles produisent la remarque ci-après formulée par le directeur adjoint à la commercialisation de Boeing de l'époque, M. Randy Baseler: "Il sera probablement beaucoup question de comparaisons entre l'A380 et le Boeing 747-8. Comprenez-moi bien, ces deux avions couvrent des marchés différents – le 747-8 compte 100 sièges de moins environ. Nous croyons qu'il y a un marché ici pour les deux avions."[841]

---

[826] CE, PCE, paragraphes 1347 à 1351, 1427 à 1439 et 1526 à 1550.
[827] CE, DDONC, paragraphe 351.
[828] CE, PCE, paragraphes 1523 à 1568.
[829] CE, PCE, paragraphes 1539 à 1550.
[830] CE, PCE, paragraphes 1542 à 1549.
[831] CE, DDONC, paragraphes 319 à 332.
[832] CE, DDONC, paragraphe 318.
[833] CE, DDONC, paragraphes 328 à 330.
[834] CE, DDONC, paragraphe 331.
[835] CE, DDONC, paragraphes 332 et 333.
[836] CE, DDONC, paragraphes 332 et 333.
[837] CE, PCE, paragraphes 1535 et 1536.
[838] CE, DCE, paragraphe 730.
[839] CE, PCE, paragraphes 1731 à 1738; CE, PDFC, paragraphes 26 à 28; CE, DCE, paragraphes 727 à 736.
[840] CE, PDFC, paragraphe 25; CE, DCE, paragraphes 729 et 730.
[841] CE, PDFC, paragraphe 25.

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

4.495 Les CE notent que, pour avoir raison de ces faits, les États-Unis s'appuient sur l'importance alléguée de la communité entre les LCA d'Airbus[842] et l'existence de ventes "groupées" (appelées aussi offres "globales").[843] Elles font valoir que les États-Unis exagèrent fortement l'importance de la communité et des ventes groupées.[844] Elles fournissent des éléments de preuve qui démontrent que ces deux facteurs ne sont pas assez significatifs pour justifier l'amalgame de différentes familles d'aéronefs en un marché des LCA unique.[845] En outre, elles estiment que ces facteurs n'affectent pas la façon dont Boeing, les compagnies aériennes, les sociétés de location et les autres acteurs du marché *perçoivent* les divers produits d'Airbus, à savoir comme des produits appartenant à des marchés de LCA différents.[846]

4.496 S'agissant des arguments juridiques concernant les produits "subventionné" et "similaire", les CE affirment qu'elles corrigent l'affirmation inexacte des États-Unis selon laquelle le Groupe spécial est tenu de se conformer servilement à leur définition du produit subventionné unique et du produit similaire unique.[847] Elles font valoir que l'article 11 du Mémorandum d'accord exige du Groupe spécial qu'il procède à une évaluation objective des faits et de la question dont il est saisi – et non pas simplement qu'il entérine les arguments d'un Membre.[848] Elles affirment que pour le Groupe spécial, déterminer l'identité et la composition du produit "subventionné" et du produit similaire est fondamentalement une question de fait.[849] Elles estiment que cela est confirmé par l'approche suivie par le Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*.[850] Dans ce différend, le Groupe spécial n'a pas constaté que son analyse du lien de causalité devait suivre servilement les affirmations d'un Membre plaignant concernant le "produit subventionné" et le produit "similaire".[851] Au lieu de cela, il est arrivé à la conclusion suivante, après "{avoir} examiné attentivement cette question": "nous devrions formuler des constatations séparées de l'existence d'un préjudice grave pour chaque catégorie de produits, {ce qui} est nécessaire pour des raisons de cohérence analytique, c'est-à-dire que la portée de nos conclusions finales concernant le préjudice grave sera compatible avec la portée de notre analyse de l'empêchement de hausses de prix/la dépression des prix".[852]

4.497 Les CE font valoir que cette évaluation objective doit être fondée en grande partie sur les caractéristiques physiques des produits, principalement leur capacité en sièges et leur rayon d'action, et sur la façon dont ces différences sont perçues sur le marché.[853] Elles font valoir que cette analyse fondée sur le marché est compatible avec la note de bas de page 46 de l'Accord SMC.[854] Cette disposition exige du produit "similaire" qu'il présente, entre autres choses, "des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du produit considéré", comme cela a été confirmé par le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*.[855] Dans ce différend, le Groupe spécial a par ailleurs souligné que

---

[842] États-Unis, PDONC, paragraphe 162; États-Unis, réponse à la question n° 39 du Groupe spécial, paragraphes 228 à 234; États-Unis, DCE, paragraphe 365.

[843] États-Unis, PDOC, paragraphes 65 à 67; États-Unis, réponse à la question n° 131 du Groupe spécial, paragraphes 422 à 428.

[844] CE, DCE, paragraphes 703 à 726.

[845] CE, DCE, paragraphes 705 et 706; CE, réponse à la question n° 131 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphes 720 à 726; CE, DDONC, paragraphes 354 et 355.

[846] CE, PCE, paragraphes 1523 à 1550; CE, DCE, paragraphe 711.

[847] CE, DCE, paragraphes 737 à 743; CE, DDONC, paragraphes 352 et 353.

[848] CE, réponses aux questions n° 128 à 130 du Groupe spécial, paragraphes 404 à 419.

[849] CE, DCE, paragraphes 737 à 742.

[850] CE, réponses aux questions n° 128 à 130 du Groupe spécial, paragraphes 409 et 410.

[851] CE, réponses aux questions n° 128 à 130 du Groupe spécial, paragraphe 409.

[852] CE, réponses aux questions n° 128 à 130 du Groupe spécial, paragraphe 409.

[853] CE, réponses aux questions n° 128 à 130 du Groupe spécial, paragraphes 404 à 419.

[854] CE, réponses aux questions n° 128 à 130 du Groupe spécial, paragraphe 409.

[855] CE, réponses aux questions n° 128 à 130 du Groupe spécial, paragraphe 417; CE, PCE, paragraphe 1520.

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

les "innombrables différences entre les voitures de tourisme et … {le fait} de déterminer où il {fallait} situer les lignes de démarcation entre elles … ne permet{taient} pas … de faire un amalgame de tous ces produits alors que les différences entre eux {étaient} aussi frappantes".[856] Les CE font valoir que, comme le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, le Groupe spécial devrait examiner les perceptions que Boeing, Airbus, les compagnies aériennes, les sociétés de location et les spécialistes de la branche de production des LCA ont des différents marchés de LCA, et s'appuyer sur ces perceptions.[857]

4.498 De plus, les CE font valoir qu'une décision concernant le produit subventionné et le produit similaire doit donner sens non seulement aux similarités physiques requises par la note de bas de page 46, mais aussi au point de savoir si ces produits sont en concurrence effective l'un avec l'autre.[858] Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'Organe d'appel a confirmé que "deux produits se trouveraient sur le même marché s'ils étaient en concurrence effective ou potentielle sur ce marché".[859] Par conséquent, un aéronef dont il est allégué qu'il est subventionné peut raisonnablement être considéré comme se trouvant sur le même marché si les deux produits sont en concurrence effective ou potentielle l'un avec l'autre sur ce même marché.[860] Selon les CE, l'invocation par les États-Unis de la jurisprudence antidumping, en particulier l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux*, pour justifier la définition du produit "similaire" ne tient pas compte du fait que les allégations d'effets défavorables au titre de la Partie III de l'Accord SMC concernent avant tout les effets des subventions sur la concurrence effective ou potentielle sur des marchés de produit et/ou des marchés géographiques particuliers.[861]

4.499 Enfin, les CE font valoir qu'en tout état de cause, l'analyse du lien de causalité doit être effectuée sur la base de groupements appropriés de produits en concurrence sur les marchés pertinents en cause.[862] De fait, elles notent que les États-Unis présentent leurs propres arguments relatifs au lien de causalité fondés sur les campagnes de vente en se référant dans une large mesure exactement aux mêmes groupes de produits et aux mêmes marchés que ceux que préconisent les Communautés européennes.[863] En définitive, pour déterminer si les subventions ont ou non des effets, il faut examiner leur incidence sur la concurrence effective entre les LCA d'Airbus et ceux de Boeing.[864] Cette concurrence effective a lieu sur les marchés concurrentiels de LCA indiqués par les CE.

d) Dommage important

4.500 Les CE font valoir qu'une allégation au titre de l'article 5 a) suppose deux étapes qui se cumulent: premièrement, une évaluation du point de savoir si la branche de production nationale d'un autre Membre subit un "dommage important"; et, deuxièmement, une évaluation du point de savoir si

[856] CE, réponses aux questions n° 128 à 130 du Groupe spécial, paragraphe 417.
[857] CE, réponse à la question n° 129 du Groupe spécial, paragraphes 437 à 441.
[858] CE, réponse à la question n° 129 du Groupe spécial, paragraphe 442; CE, réponses aux questions n° 128 et 130 du Groupe spécial, paragraphes 406 et 411 à 414.
[859] CE, PCE, paragraphe 1518; CE, réponses aux questions n° 128 et 130 du Groupe spécial, paragraphe 406.
[860] CE, réponses aux questions n° 128 et 130 du Groupe spécial, paragraphe 406.
[861] CE, PCE, paragraphe 1518; CE, réponse à la question n° 129 du Groupe spécial, paragraphes 423 à 427; CE, DCE, paragraphes 751 à 753.
[862] CE, PCE, paragraphes 1518 et 1519; CE, réponses aux questions n° 128 et 130 du Groupe spécial, paragraphes 408 à 410.
[863] CE, réponses aux questions n° 128 et 130 du Groupe spécial, paragraphe 413, *citant* États-Unis, PCE, paragraphes 779 à 787, 804 et 806 à 808.
[864] CE, PCE, paragraphes 1518 et 1519; CE, réponses aux questions n° 128 et 130 du Groupe spécial, paragraphes 408 à 410.

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

le dommage important identifié dont l'existence a été constatée lors de la première étape est causé du fait du "recour{s} à l'une quelconque des subventions".[865]

4.501 Les CE font valoir qu'étant donné l'absence de tout élément de preuve crédible d'un dommage important causé à Boeing pendant les périodes de 2001 à 2007 ou de 2004 à 2007, le Groupe spécial n'a pas besoin de passer à la deuxième étape de l'examen, à savoir déterminer si le dommage important a été causé par les effets des subventions alléguées.[866] Elles expliquent qu'aux fins de leur allégation de dommage important, les États-Unis sont d'accord avec elles et ont adopté à juste titre une approche scindée, à savoir qu'ils ont d'abord cherché à essayer de démontrer l'existence d'un dommage important causé à Boeing et, dans un second temps, ont essayé de prouver que ce dommage important était causé par les subventions alléguées.[867] Selon elles, cela signifie que, s'il n'y a pas de "dégradation{} actuelle de la situation de la branche de production nationale", le Groupe spécial n'a pas besoin de déterminer "quels facteurs ont causé" cette situation, y compris les subventions alléguées.[868]

4.502 Les CE font référence à leurs arguments selon lesquels le Groupe spécial est tenu d'évaluer l'existence d'effets défavorables *actuels* des subventions alléguées. Selon elles, les États-Unis doivent donc démontrer l'existence d'un dommage important *actuel* en se fondant sur les données les plus récentes disponibles qui sont complètes et fiables. Elles estiment que des données complètes et fiables sur la situation de Boeing sont disponibles jusqu'à la fin de 2007.[869] Par conséquent, les États-Unis ne peuvent pas s'acquitter de la charge qui leur incombe de démontrer l'existence d'un dommage important en s'appuyant exclusivement sur les données relatives à la période de 2001 à 2004.[870]

4.503 Les CE produisent de nombreux éléments de preuve pour démontrer qu'actuellement, Boeing ne subit pas de dommage important ni n'est menacée de subir un dommage important.[871] Le tableau suivant, établi par les CE, résume les données relatives aux résultats financiers et commerciaux de Boeing:

Évolution des activités de Boeing relatives aux LCA – 2001-2007[872]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**Évolution (2004-2007)**
Ventes (LCA commandés)	316	251	249	277	1 025	1 052	1 421	+414%
Part du marché mondial (en nombre de LCA)	50%	47%	47%	45%	51%	56%	50%	+5%
Part du marché mondial (en nombre de sièges)	41%	51%	35%	46%	55%	59%	49%	+3%

[865] CE, PCE, paragraphe 2146.
[866] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 195.
[867] CE, réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 273 à 275; États-Unis – réponse à la question n° 241 du Groupe spécial, paragraphes 95 et 96.
[868] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 195.
[869] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphes 192 à 200.
[870] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 194.
[871] CE, PCE, paragraphes 2137 à 2246.
[872] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, tableau du paragraphe 199.

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

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**Évolution (2004-2007)**
Part du marché des États-Unis (en nombre de LCA)	48%	59%	43%	35%	57%	69%	50%	+15%
Part du marché des États-Unis (en nombre de sièges)	47%	54%	40%	33%	55%	73%	51%	+18%
Commandes fermes en attente en fin d'année (millions de $EU)	75 850	68 159	63 929	70 449	124 132	174 276	255 200	+262%
Unités commandées en attente (LCA)	1 228	1 098	1 066	1 058	1 796	2 455	3 427	+224%
Production (LCA livrés)	527	381	281	285	288	396	440	+54%
Bénéfice net (millions de $EU)	1 911	2 107	707	753	1 432	2 733	3 584	+376%
Marge d'exploitation	5,45%	7,41%	3,31%	3,78%	6,70%	9,60%	10,74%	+184%
Rendement de l'actif (Division des LCA uniquement)	15,9%	20,2%	8,1%	10,2%	19,9%	26,5%	31,2%	+206%
Rendement de l'actif (méthode des États-Unis)	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Liquidités (millions de $EU)	2 244	2 345	977	839	1 206	2 158	2 943	+251%
Emploi, compte tenu des exclusions des États-Unis Janvier Décembre	 **[***]** **[***]**	 **[***]** **[***]**	 **[***]** **[***]**	 **[***]** **[***]**	 **[***]** **[***]**	 **[***]** **[***]**	 **[***]** **[***]**	 **[***]** **[***]**
Salaire par employé	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	n.d	n.d.
Utilisation de la capacité	n.d.	n.d.	n.d.	~100%	~100%	~100%	~100%	-
Productivité (milliers de $EU)	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

4.504 Les CE expliquent que l'évaluation requise de la situation générale de la branche de production nationale, comme cela est démontré par les données ci-dessus, établit que Boeing ne subit pas *actuellement* de dommage important.[873] Les données concernant la période de 2004 à 2007 démontrent que les activités de Boeing relatives aux LCA restent dynamiques, Boeing affichant des bénéfices records (bénéfice d'exploitation en hausse de 184 pour cent), des niveaux de commandes records (en hausse de 414 pour cent), et un nombre record de commandes en attente (en hausse de 224 pour cent). Eu égard à ces données, les CE font valoir que la description que les États-Unis font

[873] CE, réponse à la question n° 261 du Groupe spécial, paragraphes 82 à 94; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 242 du Groupe spécial, paragraphes 230 à 232.

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

de la "situation médiocre de la branche de production nationale"[874], qu'ils attribuent à "la diminution des recettes due à la réduction spectaculaire du volume de la production et des ventes et à la baisse des prix unitaires"[875], ne correspond en rien à la réalité.[876]

4.505 Les CE expliquent que ces données sur les ventes et données financières actuelles démontrent que Boeing ne subit pas un dommage important actuel ni n'est menacée de subir un dommage important.[877] En particulier, elles font remarquer qu'avec 3 427 commandes d'aéronefs, le niveau des commandes en attente de Boeing pour 2007 – près de huit fois supérieur au nombre total d'aéronefs produits par Boeing en 2007 – est la preuve que cette santé robuste n'est pas temporaire.[878] De plus, s'agissant des données empiriques ci-dessus, les CE citent les remarques suivantes de l'ancien directeur adjoint à la commercialisation de Boeing, M. Randy Baseler, décrivant l'avenir de Boeing dans le secteur des LCA en termes dithyrambiques: "L'avenir est si radieux qu'il va me falloir des lunettes de soleil."[879]

4.506 Les CE font valoir en outre que les données relatives à 2006 fournies par les États-Unis corroborent aussi l'absence de dommage important pendant cette année.[880] Elles notent aussi que les États-Unis reconnaissent que "la situation de la branche de production nationale s'est améliorée depuis l'établissement du Groupe spécial"[881] au milieu de l'année 2005, et elles expliquent que cette déclaration implique que les États-Unis admettent l'absence de dommage important actuel causé à Boeing.[882]

4.507 Les CE font valoir qu'étant donné l'absence de dommage important causé à Boeing, le Groupe spécial n'a pas besoin de passer à la deuxième étape de l'examen, à savoir déterminer si le dommage important a été causé par les effets des subventions alléguées.[883]

4.508 En tout état de cause, les CE font valoir que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence d'un lien de causalité et que les arguments des CE réfutant l'existence des diverses formes de préjudice grave vaudraient aussi pour réfuter tout lien de causalité entre les subventions alléguées et le dommage important allégué.[884]

4.509 Enfin, les CE notent que les États-Unis ont fourni des données concernant l'ensemble des activités de Boeing relatives aux LCA mais n'ont pas fourni de données concernant chacune des branches de production nationale des États-Unis dûment distinguées qui produisent des LCA pour les divers marchés de produits distincts en cause – à savoir le marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges, le marché des LCA de 200 à 300 sièges, le marché des LCA de 300 à 400 sièges et le

[874] États-Unis, réponse à la question n° 241 du Groupe spécial, paragraphe 96; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 205.
[875] États-Unis, réponse à la question n° 241 du Groupe spécial, paragraphe 96; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 205.
[876] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 205.
[877] CE, PCE, paragraphes 2137 à 2246; CE, DCE, paragraphes 1175 à 1193; CE, DDONC, paragraphes 293 à 310; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphes 192 à 220; CE, réponse à la question n° 261 du Groupe spécial, paragraphes 82 à 94.
[878] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, tableau du paragraphe 199; CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 33.
[879] CE, PCE, paragraphe 2234.
[880] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 197.
[881] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 197.
[882] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 197.
[883] CE, PCE, paragraphes 2146 à 2148.
[884] CE, PCE, paragraphes 2138, 2148 à 2158 et 2260 à 2324.

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

marché des LCA de 400 à 500 sièges.[885] Selon elles, les États-Unis n'ont, pour cette raison, pas non plus fourni d'éléments *prima facie* établissant que les subventions alléguées causaient un dommage important.[886]

e) Lien de causalité

i) Importance de la subvention

4.510 Les CE font valoir que les arguments des États-Unis relatifs au lien de causalité ne traitent pas la question cruciale de l'importance et de l'âge *actuels* des subventions alléguées.[887]

4.511 Les CE indiquent que des groupes spéciaux de l'OMC et l'Organe d'appel ont souligné à maintes reprises qu'il importait de déterminer l'importance de la subvention pour procéder à une évaluation objective d'une allégation d'effets défavorables. En particulier, l'Organe d'appel a expliqué que "{l}'importance de la subvention {était} un facteur important" pour déterminer si une subvention causait des effets auxquels il pouvait être remédié au titre de la Partie III de l'Accord SMC.[888] Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'Organe d'appel a également constaté "qu'un groupe spécial devrait tenir compte de l'importance de la subvention contestée" et qu'"il {pouvait} être difficile de trancher cette question {celle de savoir si des effets défavorables sont causés} en l'absence d'une telle évaluation".[889] Il a en outre estimé que "{t}outes choses étant égales par ailleurs, plus la subvention en faveur d'un produit donné {était} petite, plus la mesure dans laquelle elle affectera{it} les coûts ou les revenus du bénéficiaire sera{it} faible, et plus son incidence probable sur les prix demandés par le bénéficiaire pour le produit en question sera{it} faible".[890] Et dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a constaté ce qui suit: "avec le temps les effets d'une subvention peuvent s'atténuer. Par exemple, une subvention accordée il y a neuf ou dix ans serait incontestablement moins susceptible d'affecter les décisions des producteurs aujourd'hui qu'il y a huit ans".[891]

4.512 Les CE estiment que les États-Unis ne tiennent aucun compte de cette jurisprudence et n'indiquent pas l'importance par an ou par aéronef des subventions alléguées pendant la période de référence pertinente. Elles indiquent qu'ils n'établissent même pas que l'avantage conféré par les subventions a effectivement été transmis à Airbus SAS. La théorie des États-Unis concernant le lien de causalité exige qu'il soit prouvé que, nonobstant les transferts de parts entraînant l'extinction des subventions, les extractions de liquidités et le passage du temps, les subventions (dont la plupart ont été accordées des décennies auparavant) fournissent à Airbus SAS le matelas financier nécessaire pour causer des effets défavorables actuels.[892]

4.513 Selon les CE, le fait que les États-Unis n'indiquent pas l'importance par an ou par aéronef des subventions est éloquent. Elles expliquent qu'elles ont évalué l'importance des subventions FEM et subventions à la R&T alléguées accordées à Airbus et aux sociétés qui l'ont précédée en se fondant sur la méthode des États-Unis en matière de droits compensateurs telle qu'elle a été décrite par Boeing, et sur les points de repère surévalués des États-Unis.[893] Même avec les points de repère surévalués des États-Unis, les résultats de l'analyse effectuée par les CE montrent que l'importance des subventions,

[885] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 220; CE, réponse à la question n° 225 du Groupe spécial, paragraphes 571 à 592.
[886] CE, PCE, paragraphe 2137.
[887] CE, PCE, paragraphe 1569.
[888] CE, PCE, paragraphes 1571 et 1576 à 1585.
[889] CE, PCE, paragraphe 1576.
[890] CE, PCE, paragraphe 1577.
[891] CE, DCE, paragraphe 947.
[892] CE, DCE, paragraphe 931; CE, PDONC, paragraphe 156.
[893] CE, PCE, paragraphe 1572.

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

quelles qu'elles soient, "liées" et attribuées aux LCA des familles A320, A330 et A340 est *de minimis*, c'est-à-dire notablement inférieure à 1 pour cent *ad valorem*. Couplés au fait que la plupart des subventions alléguées ont été accordées 15 à 25 ans auparavant, les niveaux *de minimis* de ces subventions ne pouvaient absolument pas causer les effets défavorables allégués.[894] Les CE font valoir qu'en conséquence, l'importance de ces subventions dément fortement l'existence d'effets défavorables actuels.[895]

4.514 Les CE notent qu'au lieu de présenter des éléments de preuve de l'importance par aéronef alléguée des subventions, à la première audience, les États-Unis ont présenté au Groupe spécial un chiffre relatif aux subventions qui dépassait largement les 100 milliards de dollars, dont ils ont allégué qu'il représentait la *valeur actuelle* des avantages conférés aux sociétés bénéficiaires, quelles qu'elles soient. Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis présentent au Groupe spécial un rapport établi par leur cabinet de conseil économique, NERA, qui conclut que la valeur actuelle en décembre 2006 des subventions FEM alléguées se situait entre 122 et 205 milliards de dollars.[896]

4.515 Les CE font valoir que l'approche des États-Unis, qui les a amenés à déterminer que les avantages actuels conférés à Airbus SAS s'élevaient d'abord à 100 milliards de dollars puis à 200 milliards de dollars, est fondamentalement viciée.[897] Selon les CE, au lieu d'évaluer l'importance des subventions alléguées actuellement à la disposition d'Airbus SAS pour causer des effets défavorables (ou à un autre moment où des effets défavorables ont été causés), les États-Unis présentent des renseignements erronés sur ce qu'ils considèrent être la *valeur actuelle* de toutes les subventions FEM alléguées jamais accordées. Autrement dit, les États-Unis obtiennent ces chiffres excessivement élevés concernant l'importance des subventions en composant les intérêts sur les subventions alléguées remontant jusqu'aux années 1970 – comme si ces subventions étaient placées sur un compte bancaire virtuel sans être utilisées et en produisant des intérêts toujours capitalisés. Les CE expliquent que selon cette méthode des intérêts composés utilisée par les États-Unis, les avantages calculés *augmentent* avec l'âge, à l'infini, ce qui fait que la plus forte incidence actuelle sur la concurrence est imputée aux mesures les plus anciennes. Les prêts FEM accordés dans les années 1970 et au début des années 1980 pour les programmes de l'A300 et de l'A310 – des aéronefs qui ne sont plus construits – représentent environ 70 pour cent du montant allégué de 200 milliards de dollars EU correspondant aux avantages actuels conférés par les subventions.[898]

4.516 Les CE considèrent que les résultats des États-Unis sont manifestement absurdes et incompatibles avec les précédents établis par des groupes spéciaux et l'Organe d'appel. Elles font valoir que la méthode des États-Unis, qui consiste à calculer les intérêts composés de subventions datant de plusieurs décennies, au lieu de comptabiliser en charges et d'imputer ces subventions, est incompatible avec la Partie III de l'Accord SMC, qui est fondée sur l'"utilisation", et non sur le placement sur un compte bancaire virtuel, des subventions.[899] En conséquence, elle est même incompatible avec la propre théorie des États-Unis concernant le lien de causalité, qui repose sur l'utilisation alléguée de subventions pour lancer des produits LCA et fournir des liquidités à utiliser lors des campagnes de vente, et non sur leur placement sur un compte bancaire. En particulier, cette théorie affirme que les subventions dont il est allégué qu'elles sont associées aux prêts FEM fournissent à Airbus SAS et aux sociétés qui l'ont précédée un "matelas" financier qu'elles peuvent

[894] CE, PDONC, paragraphe 155; CE, PCE, paragraphes 1588 à 1633.
[895] CE, PCE, paragraphe 1575.
[896] CE, DDONC, paragraphe 381; CE, DCE, paragraphe 916.
[897] CE, DCE, paragraphes 923 à 971; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphes 63 et 64.
[898] CE, DCE, paragraphes 923 à 971; *voir aussi* CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphes 63 et 64.
[899] CE, DCE, paragraphes 927 et 940 à 946.

utiliser pour lancer des aéronefs et réduire leurs prix.[900] Enfin, les CE estiment que la méthode de calcul des intérêts composés utilisée par les États-Unis est contraire à la logique économique, car elle débouche sur des montants de subventionnement allégués qui sont plusieurs fois supérieurs à la capitalisation boursière et aux actifs nets actuels de la société mère d'Airbus SAS, EADS.[901]

4.517 Les CE estiment que, bien qu'ils fassent valoir que les subventions alléguées fournissent à Airbus un "matelas" de liquidités, ce qui lui permet de baisser le prix de ses aéronefs, les États-Unis ne quantifient pas l'importance par aéronef de ce matelas allégué.[902] Elles font valoir que si l'on quantifie les effets actuels allégués sur les liquidités, leur importance est *de minimis* – en 2007, par exemple, ils étaient très inférieurs à 1 pour cent – et analogue à celle obtenue selon la méthode en matière de droits compensateurs des États-Unis/de Boeing. Selon les CE, cela est vrai que ce soit le point de repère Ellis gonflé des États-Unis ou le point de repère corrigé établi par M. Whitelaw qui soit appliqué, et que les subventions alléguées soient traitées à juste titre comme étant liées à des programmes particuliers ou traitées à tort comme n'y étant pas liées. L'importance actuelle par aéronef de la subvention qui en résulte en 2007 est trop faible pour causer des effets défavorables actuels pour les intérêts des États-Unis.[903]

4.518 Les CE répondent également à l'affirmation des États-Unis selon laquelle l'avantage en matière de liquidités conféré par les prêts FEM a dépassé les bénéfices réalisés par EADS pendant la période de 1997 à 2007. Elles expliquent que, pour procéder à leur comparaison, les États-Unis s'appuient à tort sur le principal du prêt, plutôt que sur l'avantage découlant des taux d'intérêt allégués inférieurs à ceux du marché. De plus, elles indiquent que les États-Unis font erreur dans leur calcul en analysant les bénéfices d'EADS, plutôt que ceux d'Airbus SAS, et en comparant le flux de bénéfices effectif d'EADS avec un flux allégué d'avantages en matière de liquidités calculé sur la base des livraisons d'aéronefs prévues dans l'analyse de rentabilité initiale des années 1980 plutôt que sur la base des livraisons *effectives*. Les CE expliquent qu'une fois ces erreurs des États-Unis corrigées, il apparaît que l'avantage allégué en matière de liquidités lié aux prêts FEM est bien inférieur à 1 pour cent des recettes d'Airbus SAS, c'est-à-dire qu'il est *de minimis*.[904]

4.519 Par ailleurs, les CE font valoir que, pour montrer que les subventions alléguées ont des effets auxquels il peut être remédié, les États-Unis doivent montrer qu'en l'absence de la subvention, Airbus n'aurait pas pu fixer, ou n'aurait pas fixé, le prix de ses LCA comme elle l'a fait.[905] Elles font observer que le calcul corrigé concernant les liquidités démontre que l'élimination des subventions alléguées sur les sept dernières années aurait permis à Airbus SAS de fixer exactement les mêmes prix et d'obtenir une rentabilité suffisante pour assumer le coût de ses capitaux propres.[906] En particulier, si l'on suppose qu'au lieu de transmettre l'avantage allégué en matière de liquidités à ses clients par le biais de baisses de prix, Airbus l'a conservé en augmentant ses bénéfices au profit de ses actionnaires, l'élimination de ces avantages en matière de liquidités a eu un effet négligeable sur les bénéfices d'Airbus au cours de la période de 2001 à 2007. Le rendement moyen des capitaux propres d'Airbus SAS au cours de cette période s'est maintenu à un bon niveau d'environ 13 pour cent même après cette diminution des bénéfices. Par contre, si Airbus a effectivement transmis la totalité de l'avantage à ses clients sous la forme de réductions de prix (c'est-à-dire sans le répercuter sur ses bénéfices), les

[900] CE, DCE, paragraphe 933.
[901] CE, DCE, paragraphes 928 et 953 à 962.
[902] CE, DCE, paragraphe 916.
[903] CE, DCE, paragraphes 1015 et 1016 à 1024; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphes 56 à 62.
[904] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 48 à 50.
[905] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 48.
[906] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 54.

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

avantages actuels découlant de ces réductions de prix seraient trop faibles pour causer les effets défavorables actuels allégués par les États-Unis.[907]

4.520 Enfin, les CE estiment qu'au lieu de quantifier l'importance par aéronef de toutes subventions alléguées ayant apporté des avantages aux LCA d'Airbus, les États-Unis s'appuient à tort sur le fait de qualifier chaque LCA d'Airbus de "subventionné" et d'en faire le fondement de leur allégation de l'existence d'un lien de causalité. Bien que cette approche soit compréhensible sur le plan stratégique étant donné l'importance *de minimis* des subventions alléguées, elle est juridiquement insuffisante pour démontrer l'existence du lien de causalité requis entre les subventions alléguées et les formes spécifiques alléguées d'effets défavorables.[908]

ii) Théories des États-Unis concernant le lien de causalité

4.521 Les CE estiment que, pour satisfaire au critère énoncé aux articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC, les États-Unis doivent établir l'existence du "rapport réel et substantiel de cause à effet" requis entre les subventions alléguées et les formes spécifiques d'effets défavorables énumérés dans ces dispositions.[909] Cela suppose de démontrer qu'en l'absence des subventions alléguées, les prix actuels de Boeing seraient plus élevés[910], Boeing aurait actuellement réalisé beaucoup plus de ventes[911], ou la part actuelle de Boeing sur des marchés spécifiques serait beaucoup plus élevée.[912] Selon les CE, les États-Unis ne satisfont pas au critère. En particulier, elles font valoir qu'ils n'établissent pas l'existence d'un lien de causalité i) dans leurs arguments concernant le lien de causalité pour les lancements antérieurs de produits[913] ni ii) dans leurs arguments concernant le lien de causalité pour les liquidités[914], pas plus que iii) dans le cadre d'un quelconque "cumul" des deux théories concernant le lien de causalité qu'ils élaborent.[915]

Théorie des États-Unis concernant le lien de causalité pour les lancements antérieurs de produits

4.522 Les CE répondent à ce que les États-Unis appellent leur "principal" argument concernant le lien de causalité – à savoir que les prêts FEM ont rendu possibles tous les lancements de produits d'Airbus sur une période de quatre décennies et que ces lancements de produits ont, d'après leur allégations, créé une "offre additionnelle" qui cause un tort en matière de concurrence à Boeing.[916] Selon les CE, pour que leur argument aboutisse, les États-Unis doivent établir l'existence d'un lien de causalité entre l'"offre additionnelle" alléguée et les formes spécifiques d'effets défavorables actuels énumérées aux articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC, y compris un empêchement notable de hausses de prix ou une dépression notable des prix, des cas spécifiques de pertes notables de ventes et de sous-cotation notable des prix, et un détournement ou une entrave, qui sont synonymes de préjudice

[907] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 50 à 57.
[908] CE, DDONC, paragraphe 398.
[909] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 35 à 38.
[910] CE, PCE, paragraphes 1798 à 1819, 1999 et 2058 à 2064; CE, réponse à la question n° 206 du Groupe spécial, paragraphes 314 à 321; CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 39 à 42.
[911] CE, PCE, paragraphes 1820 à 1834 et 2058 à 2064.
[912] CE, PCE, paragraphes 1933 à 1948, 2024 à 2036 et 2058 à 2064.
[913] DCE, paragraphes 837 à 914; CE, DDONC, paragraphes 364, 365 et 403 à 408.
[914] CE, réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 276 à 284.
[915] CE, observations sur États-Unis – réponses aux questions n° 230, 231 et 232 du Groupe spécial, paragraphes 26 à 95.
[916] CE, DCE, paragraphes 665, 758, 762, 755 à 795 et 837 à 869.

grave.[917] Les CE estiment qu'avec leur argument concernant l'"offre additionnelle" fondé sur les lancements antérieurs de produits, les États-Unis ne s'acquittent pas de cette charge.

4.523 Premièrement, les CE font valoir que les États-Unis ne prouvent pas qu'il existe des effets défavorables *actuels*, c'est-à-dire qu'*aujourd'hui* Boeing serait dans une meilleure situation si elle avait un concurrent autre qu'Airbus, et s'il n'y avait pas Airbus et les produits qu'elle a lancés au cours des quatre dernières décennies.[918] Elles font valoir que, dans la pratique, "aujourd'hui" désigne la période se terminant à la fin de 2007.[919] Selon elles, les États-Unis admettent qu'en l'absence d'Airbus et de ses divers produits LCA, Boeing aurait fait face à une concurrence active sur les marchés de LCA au cours des diverses périodes de référence indiquées par chaque partie.[920] Les CE estiment que la présence reconnue d'un concurrent viable de Boeing signifie que cette dernière perdrait un nombre important de ventes et obtiendrait une part de marché bien inférieure à 100 pour cent, et – comme les États-Unis le reconnaissent – que la concurrence aurait pour effet de faire baisser les prix.[921] Dans ce contexte, les CE font valoir que les États-Unis n'ont pas montré qu'il existait une différence importante – synonyme d'effets défavorables – entre la concurrence reconnue à laquelle Boeing ferait face sur les marchés de LCA en présence d'un concurrent autre qu'Airbus et celle qui existe sur les marchés de LCA d'aujourd'hui, où Airbus et ses divers LCA sont présents.[922]

4.524 Deuxièmement, les CE font valoir qu'à de très rares exceptions près, les États-Unis n'essaient pas d'imputer des cas particuliers de pertes de ventes, de sous-cotation des prix, d'empêchement de hausses de prix ou de dépression des prix, et de détournement ou d'entrave aux effets allégués des lancements de produits.[923] Les États-Unis citent quatre cas où les effets allégués sur les produits ont entraîné des pertes de ventes. Or, même dans ces cas limités – c'est-à-dire les campagnes de vente portant sur l'A340-500/600 (Thai Airways)[924] et l'A380 (Singapore Airlines, Qantas et Emirates)[925] – les CE expliquent que les éléments de preuve réfutent les allégations des États-Unis pour une raison simple: ils montrent que les subventions FEM alléguées visant ces produits n'ont pas joué un rôle important dans le lancement de l'un ou l'autre aéronef.[926] Les États-Unis ne montrent donc pas comment les effets sur les *produits* – en termes de caractéristiques, de disponibilité rapide, d'accroissement de l'offre, etc. – se sont traduits par des cas particuliers de tort en matière de concurrence.

4.525 Sur la base de l'une ou l'autre de ces deux lacunes de la théorie des États-Unis concernant le lien de causalité, le Groupe spécial devrait mettre fin à son analyse et constater l'absence d'un lien de causalité.[927] Néanmoins, les CE examinent également le fond des arguments des États-Unis. Elles indiquent que l'élément central de l'argument des États-Unis concernant le lien de causalité pour les lancements antérieurs de produits est une analyse économique (le "rapport Dorman") qui, d'après les allégations, démontre qu'*en l'absence* des prêts FEM, il n'y aurait aucun LCA d'Airbus.[928] Les CE maintiennent que certaines hypothèses clés sur lesquelles s'appuie le rapport Dorman ne sont pas réalistes et ont pour effet de sous-évaluer grandement la rentabilité financière escomptée du

[917] CE, DCE, paragraphes 755 à 795.
[918] CE, DCE, paragraphes 837 à 857.
[919] CE, PCE, paragraphes 1468 à 1506; CE, réponse à la question n° 115 du Groupe spécial, paragraphes 334 à 354; CE, DDONC, paragraphes 343 à 349.
[920] CE, réponse à la question n° 209 du Groupe spécial, paragraphes 462 à 464.
[921] CE, PCE, paragraphes 1391 et 1396 à 1400.
[922] CE, DCE, paragraphes 858 à 869.
[923] CE, DCE, paragraphes 755 à 762 et 796 à 798.
[924] CE, PCE, paragraphes 2198 à 2211.
[925] CE, réponse à la question n° 291 du Groupe spécial, paragraphe 196.
[926] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphe 35.
[927] CE, DCE, paragraphes 755 à 795.
[928] CE, PCE, paragraphes 2306 à 2316.

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

programme de LCA, ainsi que l'a expliqué M. Wachtel dans un rapport.[929] De ce fait, le modèle Dorman est extrêmement sensible à de faibles variations des coûts ou recettes budgétisés.

4.526 Les CE fournissent une autre analyse à l'appui de la constatation de M. Wachtel. Selon elles, cette analyse démontre que le faible niveau des recettes, des bénéfices et de la rentabilité financière prévu par le modèle de M. Dorman est attribuable à son hypothèse dépassée qui prévoit 850 livraisons pendant la durée d'un programme d'aéronefs à fuselage large de milieu de gamme lancé en 2004 dont il est allégué qu'il est "typique" et dont les coûts de développement sont estimés à environ 10 milliards de dollars. Selon les éléments de preuve fournis par les CE, ce nombre de livraisons escomptées devrait se situer entre 1 400 et 1 750 aéronefs au lieu d'être de 850.[930] Les CE notent que Boeing elle-même a publiquement contredit l'estimation du nombre de livraisons établie par M. Dorman lorsqu'elle a annoncé que son nouvel aéronef, le 787 – qui répond précisément aux critères de M. Dorman – était lancé et que le nombre de livraisons escomptées était de 1 750 aéronefs.[931]

4.527 Les CE estiment que, lorsqu'on applique le modèle de M. Dorman avec une hypothèse plus réaliste mais toujours prudente de 1 375 livraisons d'aéronefs, il en résulte une rentabilité escomptée du programme qui est solide et **[***]**.[932] Elles notent que selon le budget de capital pour l'A380, qui a été établi par la société avant le lancement de l'aéronef en décembre 2000, la rentabilité la plus probable du programme de l'A380 était **[***]**.[933] Elles indiquent que toujours selon ce budget, si un FEM n'était pas disponible pour l'A380, il y aurait **[***]**.[934] En revanche, M. Dorman constate que la rentabilité serait divisée par deux.[935] Comme M. Dorman, **[***]**. Contrairement à M. Dorman, toutefois, **[***]** d'un coût du capital de **[[**RCES**]]**, autrement dit l'investissement reste viable.[936] Les CE s'appuient également sur les études de budgétisation du capital pour l'A330-200 et l'A340-500/600 pour le montrer.[937]

4.528 Ainsi, à la différence de la théorie de Dorman, l'évaluation qui sous-tend les décisions effectives de lancement prises par Airbus GEI/SAS pour l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380, et l'évaluation probablement réalisée par Boeing lorsqu'elle a décidé de lancer le 787, **[***]**.[938] Les CE estiment donc que M. Dorman – à la demande de Boeing – a établi aux fins de la présente procédure un modèle qui rend l'obtention d'une rentabilité viable du programme de LCA dans toutes les circonstances, sauf les plus fortuites, tributaires de conditions d'octroi du FEM extrêmement favorables.[939] Compte tenu des hypothèses irréalistes du rapport Dorman, ses conclusions ne peuvent pas étayer l'argument des États-Unis selon lequel, en l'absence du FEM, aucun des produits d'Airbus n'aurait été lancé.[940]

4.529 Les CE examinent également l'effet allégué des prêts FEM sur deux groupes de lancements de LCA et les conséquences éventuelles sur la capacité des États-Unis de démontrer l'existence d'un lien de causalité. S'agissant des effets allégués sur les lancements de LCA d'Airbus effectués après l'Accord de 1992, les CE estiment que les éléments de preuve montrent qu'il n'y a pas eu de tels effets.

[929] CE, DCE, paragraphes 796 à 836.
[930] CE, DCE, paragraphes 799 à 821.
[931] CE, DCE, paragraphe 814.
[932] CE, DCE, paragraphe 817.
[933] CE, DCE, paragraphes 767 à 780.
[934] CE, DCE, paragraphe 767.
[935] CE, DCE, paragraphe 803.
[936] CE, PDFC, paragraphes 35 à 38.
[937] CE, DCE, paragraphes 781 à 794.
[938] CE, DCE (RCES), paragraphes 45 à 71.
[939] CE, PDFC, paragraphes 35 à 38.
[940] CE, DCE, paragraphes 664 à 666.

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

Selon elles, **[***]** aurait été lancé même en l'absence de prêts FEM.[941] Les CE font valoir que ces analyses représentent les éléments de preuve les meilleurs et les plus pertinents concernant l'économie de chaque décision de lancement, n'ont pas été réfutées par les États-Unis et sont étayées par d'autres éléments de preuve datant de la même époque.

4.530 Les CE notent que les États-Unis tentent de contester ces analyses de l'époque en s'appuyant sur une série de citations concernant l'incapacité alléguée d'Aérospatiale, l'un des quatre constructeurs associés, de financer l'A340-500/600 ou l'A380 sans prêts FEM.[942] Elles expliquent que les États-Unis déforment le sens et l'importance de ces déclarations qui, en tout état de cause, ne peuvent pas réfuter les éléments de preuve quantitatifs fournis dans les analyses de rentabilité des lancements effectuées pour ces programmes.[943] Les CE soulignent un fait essentiel qui est que ces déclarations font abstraction d'un point que les États-Unis admettent – à savoir qu'Airbus aurait pu opter pour un financement assuré par des fournisseurs partageant les risques comme autre source de financement, ce qui veut dire que l'incapacité alléguée d'obtenir un financement n'existait pas.[944]

4.531 S'agissant des effets allégués sur les lancements de LCA d'Airbus effectués avant l'Accord de 1992, les CE expliquent que même si, pour les besoins de l'argumentation, Airbus n'avait pas été capable de lancer ces LCA antérieurs à 1992 en l'absence de prêts FEM, y compris ceux lancés dans les années 1970, cela ne permettrait pas aux États-Unis de démontrer qu'il existe des effets défavorables actuels, c'est-à-dire que la situation commerciale *actuelle* de Boeing serait meilleure en l'absence des subventions alléguées. Selon les CE, cela est dû au fait que les États-Unis ont admis de manière déterminante qu'en l'absence d'Airbus il y aurait néanmoins aujourd'hui de la concurrence sur les marchés des LCA en cause.[945] Les CE sont d'accord avec les États-Unis pour dire que c'est cette concurrence "qui empêche toute augmentation des prix".[946] Elles estiment qu'en admettant qu'il existerait un duopole concurrentiel en l'absence d'Airbus, les États-Unis admettent également que chaque membre du duopole remporterait environ la moitié des ventes et la moitié du marché; sinon, la viabilité commerciale de l'autre concurrent en pâtirait à long terme.[947]

4.532 Dans ce contexte, les CE estiment que pour démontrer l'existence d'un lien de causalité, les États-Unis devraient démontrer en quoi les prix et la part de marché actuels de Boeing face à une concurrence non subventionnée autre que celle d'Airbus seraient différents de ses prix, de ses ventes et de sa part de marché actuels face à la concurrence d'Airbus. Les États-Unis devraient montrer en quoi cette "différence" dans les prix, les ventes et la part de marché satisfait aux conditions des formes spécifiques d'effets défavorables énumérées aux articles 5 et 6.3, à savoir que les prix, les ventes et la part de marché actuels de Boeing seraient notablement plus élevés.[948]

4.533 Les CE font valoir qu'évaluer la différence en matière de concurrence entre Airbus et un hypothétique concurrent non subventionné de Boeing relève de la pure spéculation. La raison en est que pendant des décennies, les lancements de produits de Boeing ont modelé ceux d'Airbus et vice versa. En conséquence, il est impossible de déterminer à quoi ressemblerait la concurrence sur les divers marchés de produits dans l'hypothèse où il y aurait un concurrent autre qu'Airbus.[949] Par conséquent, les CE font valoir que les États-Unis laissent au Groupe spécial le soin de deviner comment relier leur principal argument concernant le lien de causalité, qui porte sur les lancements

[941] CE, DCE, paragraphes 763 à 795.
[942] CE, DCE, paragraphes 767 à 791.
[943] CE, DCE, paragraphes 767 à 791.
[944] CE, DCE, paragraphes 781, 782 et 792 à 794.
[945] CE, DCE, paragraphes 858 à 879.
[946] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 292 du Groupe spécial, paragraphe 421.
[947] CE, DCE, paragraphes 828 à 836, 837 à 857 et 858 à 869.
[948] CE, réponse à la question n° 206 du Groupe spécial, paragraphes 314 à 321.
[949] CE, DCE, paragraphes 837 à 914.

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

antérieurs de produits effectués 20 à 40 ans plus tôt, avec leur allégation relative aux formes spécifiques d'effets défavorables *actuels* résultant de la sous-cotation des prix alléguée pratiquée par Airbus.[950] Les États-Unis demandent au Groupe spécial de faire des extrapolations hypothétiques injustifiées qui seraient incompatibles avec l'obligation de constater l'existence d'un "rapport réel et substantiel de cause à effet"[951], visée aux articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC. De telles conjectures sont également incompatibles avec l'obligation pour le Groupe spécial de procéder à une évaluation objective des faits au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord.[952]

4.534 Par ailleurs, les CE soulignent que si les États-Unis avaient été préoccupés par l'existence d'Airbus et ses lancements de produits dès les années 1970, ils auraient pu contester ces lancements de produits dont ils allèguent qu'ils ont été rendus possibles par des subventions beaucoup plus tôt, au titre de l'article XVI:1 du GATT de 1947, du Code des subventions du Tokyo Round, voire de l'Accord SMC lorsque celui-ci est entré en vigueur en 1995. Au lieu de cela, les États-Unis ont choisi de négocier avec les Communautés européennes l'Accord de 1992, dans lequel ils ont expressément consenti à un financement FEM selon certaines modalités et conditions. En conséquence, le principe de l'estoppel devrait empêcher les États-Unis de contester aujourd'hui ces effets passés allégués.[953]

4.535 Les CE font valoir qu'en tout état de cause, les effets sur les produits étaient de courte durée.[954] Les LCA ne conservent pas indéfiniment un avantage en matière de performances. Dans la branche de production dynamique des LCA, les conditions de concurrence évoluent dans le temps et ne restent pas statiques pendant une période de 20 à 37 ans. Les CE expliquent qu'en l'espace de deux à trois ans, en moyenne, après tout lancement d'Airbus qui, d'après les allégations, a été rendu possible par des subventions, l'avantage accru en matière de performances dont jouissent ces LCA a effectivement été éliminé en raison du lancement de LCA concurrents par Boeing, et vice versa. Selon elles, une fois que ces avantages concurrentiels disparaissent, et avec eux la capacité d'un produit dont le lancement a été rendu possible par des subventions de causer des effets défavorables, une subvention "au lancement" ne peut causer des effets défavorables que par le biais de la fixation des prix qu'elle rend possible, le cas échéant.[955]

4.536 Enfin, les CE notent que les États-Unis ont présenté tardivement une étude de MM. Greenwald et Stiglitz. Les États-Unis se servent de ce rapport générique pour essayer d'étayer leurs arguments relatifs aux lancements de produits. Les CE expliquent, toutefois, que l'étude n'étaye pas l'affirmation des États-Unis selon laquelle le FEM cause des effets défavorables actuels. Les auteurs, auxquels il a été demandé d'examiner l'hypothèse extrême de lancements de produits rendus possibles par des subventions, parviennent à la conclusion anodine que ces lancements auraient des effets sur l'offre et les prix. Les CE notent que, ce qui n'est pas surprenant, les États-Unis n'ont toutefois pas demandé à MM. Greenwald et Stiglitz d'examiner les faits spécifiques de la cause en l'espèce, y compris les éléments de preuve établissant que les lancements postérieurs à 1992 ne dépendaient pas du FEM. De plus, les CE notent que de la même façon, l'étude Greenwald/Stiglitz ne traite pas d'autres facteurs cruciaux tels que le passage du temps et son effet sur l'avantage concurrentiel, la persistance d'effets quelconques d'une subvention au lancement d'un produit, l'importance décroissante des subventions FEM ou tout autre élément rompant la chaîne de causalité

[950] CE, DCE, paragraphes 837 à 914 et 858 à 869.
[951] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 35 à 38.
[952] CE, DCE, paragraphe 839.
[953] CE, DCE, paragraphes 659 et 855 à 857.
[954] CE, DCE, paragraphes 870 à 912.
[955] CE, DCE, paragraphes 875 à 878.

dans le présent différend. C'est pourquoi les conclusions de l'étude sont dénuées de pertinence pour le présent différend.[956]

Théorie des États-Unis concernant le lien de causalité avec les effets des liquidités sur les prix

4.537 Les CE ont également répondu aux arguments des États-Unis concernant leur deuxième théorie générale sur le lien de causalité, appelée théorie relative aux "liquidités". Selon cette théorie du lien de causalité pour les liquidités, les États-Unis affirment que les subventions alléguées améliorent les liquidités d'Airbus GIE/SAS, lui permettant de mettre en œuvre une stratégie de fixation agressive des prix qui a pour effet de causer un tort actuel en matière de concurrence à Boeing et aux intérêts des États-Unis sous la forme d'un empêchement notable de hausses de prix ou d'une dépression notable des prix, d'une sous-cotation notable des prix, de pertes notables de ventes, d'un détournement ou d'une entrave, et d'un dommage causé à la branche de production nationale des États-Unis.[957] Étant donné le caractère entièrement hypothétique de la théorie des États-Unis relative aux lancements de produits, et sachant que les États-Unis invoquent la "sous-cotation des prix" comme élément de preuve étayant toutes leurs allégations de préjudice grave, les CE estiment que les États-Unis doivent démontrer i) que les subventions alléguées ont rendu Airbus capable de baisser le prix de ses aéronefs, ii) qu'Airbus avait la possibilité d'utiliser les subventions alléguées pour baisser le prix de ses aéronefs et iii) était incitée à le faire, et iv) que d'autres éléments de preuve indiquent qu'elle l'a effectivement fait.[958] Les CE notent l'argument des États-Unis selon lequel "{l}e simple fait que des subventions fournissent à un bénéficiaire des liquidités additionnelles n'est pas suffisant, en lui-même et à lui seul, pour démontrer l'existence d'un lien de causalité entre la subvention et une forme particulière de préjudice grave".[959]

4.538 Les CE font valoir que la principale faille de l'argument des États-Unis concernant les effets des liquidités sur les prix est qu'ils ne démontrent pas qu'une subvention d'une importance par aéronef suffisante était disponible, et utilisée, lors de campagnes de vente particulières, pour pratiquer des prix agressifs pendant la période de référence.[960] Les CE partent du principe que les éléments de preuve montrent de façon concluante que les subventions alléguées ne sont pas la cause d'effets notables quelconques sur les prix.

4.539 S'agissant de la capacité d'Airbus de baisser le prix de ses aéronefs, les CE notent l'allégation des États-Unis selon laquelle les subventions FEM apportent deux avantages: i) un coût moindre du capital et ii) des remboursements des prêts FEM à la livraison de chaque aéronef qui sont inférieurs à ceux qu'exige le marché. Aucun des "avantages" allégués n'étaye une constatation d'effets actuels sur les prix.[961]

4.540 Les CE observent que le premier de ces "avantages" n'est ni un "avantage" ni même l'effet d'une subvention. Il ne s'agit pas d'un avantage parce qu'il est possible d'obtenir la même réduction des risques et la même amélioration concomitante de la cote de crédit avec un financement aux conditions du marché. Les CE expliquent que Boeing jouit du même "avantage" du fait qu'elle fait beaucoup appel à des fournisseurs partageant les risques. Il ne s'agit pas non plus d'un effet de la

[956] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphes 45 à 49.

[957] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 347 à 385; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 290 du Groupe spécial, paragraphes 396 à 399.

[958] CE, réponse à la question n° 289 du Groupe spécial, paragraphes 191 à 197.

[959] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphe 26.

[960] CE, DCE, paragraphes 1010 à 1024 et 1031 à 1034.

[961] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, paragraphes 4 à 13; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphe 54.

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

subvention parce que l'effet du financement avec partage des risques sur l'amélioration des cotes de crédit existe, que ce financement soit fourni aux conditions du marché ou à des conditions plus favorables. En tout état de cause, les CE notent que les États-Unis n'ont pas démontré que l'amélioration de la cote de crédit avait un effet sur les prix, encore moins que ces effets sur les prix étaient causés par des prêts FEM subventionnés d'après leur allégation.[962]

4.541 Les CE notent que la totalité de l'avantage, si tant est qu'il y en ait un, se retrouve dans la différence entre le taux servant de repère et le rendement anticipé du FEM, qui est le deuxième fondement de l'allégation des États-Unis concernant les effets sur les prix. Elles font référence à leurs arguments sur l'importance des subventions et notent que les États-Unis conviennent que l'importance de l'avantage correspond à la réduction du coût marginal – qui est la différence entre le montant qu'Airbus aurait dû rembourser aux conditions du marché à chaque livraison effective d'aéronef et celui qu'elle a effectivement remboursé.[963] Les CE rappellent que les États-Unis n'ont même pas quantifié l'augmentation des liquidités résultant d'un financement à des conditions inférieures à celles du marché pour les ventes actuelles d'aéronefs.[964] Les CE ont effectué ce calcul et montrent que tout avantage résultant des prêts FEM pour l'A320, l'A330 et l'A340 pendant la période de 2004 à 2007 est soit nul soit *de minimis*, qu'il soit calculé sur la base de la méthode des États-Unis/de Boeing ou de la méthode des États-Unis relative aux liquidités.[965] Les CE font en outre valoir que des effets sur les prix résultant de subventions FEM alléguées n'existent qu'aussi longtemps qu'il subsiste des obligations de remboursement non honorées, ce qui n'est actuellement pas le cas pour l'A300 et l'A310, dont la production a été interrompue, ni pour les commandes de l'A320, de l'A330 et de l'A340-300.[966]

4.542 Les CE affirment que même si le Groupe spécial partait de l'hypothèse extrême que l'ampleur de l'effet sur les prix correspondait au montant intégral de toute subvention, la subvention par aéronef est simplement trop faible pour causer des effets notables sur les prix. Et elles observent que, même dans ce cas, les États-Unis admettent que l'effet sur les prix sera inférieur au montant de la subvention.[967]

4.543 Par ailleurs, les CE font valoir que, quand bien même Airbus disposerait actuellement de liquidités provenant de subventions alléguées, la société n'est pas incitée à utiliser de quelconques subventions alléguées pour baisser ses prix étant donné les niveaux actuels élevés de la demande et le nombre substantiel et croissant de commandes en attente.[968] Par ailleurs, dans certaines des campagnes de vente contestées, Airbus n'a même pas eu la possibilité de baisser ses prix suite aux subventions mises à sa disposition parce qu'elle ne participait pas à ces ventes.[969]

4.544 Enfin, les CE rappellent que, dans le contexte de leurs arguments concernant l'importance des subventions, elles ont établi qu'Airbus aurait pu se comporter, et se serait comportée, d'une manière commerciale similaire pendant la période de 2001 à 2007, même si elle n'avait pas reçu les subventions alléguées. Par conséquent, les subventions alléguées ne peuvent pas avoir modifié le

[962] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphe 55; CE, DCE, paragraphes 1036 à 1046.
[963] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphe 58.
[964] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphe 58.
[965] CE, DCE, paragraphes 1010 à 1024 et 1031 à 1034.
[966] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphes 59 et 60.
[967] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphes 55 à 62.
[968] CE, DDONC, paragraphes 390 et 391.
[969] CE, DCE, paragraphes 1064 à 1076.

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

comportement commercial d'Airbus et ne peuvent donc pas être la cause d'effets défavorables fondés sur les prix.[970]

Cumul des arguments des États-Unis concernant le lien de causalité

4.545 Les CE notent qu'à diverses reprises, les États-Unis avancent d'autres arguments concernant le lien de causalité qui sont fondés sur un cumul des effets des lancements de produits et des effets sur les prix. Ces arguments ne sont toutefois que des variantes des deux arguments qui les constituent et ils sont donc sans fondement pour les mêmes raisons.[971]

iii) Préjudice grave

4.546 Les CE font valoir qu'en plus de ne pas établir l'existence d'un lien de causalité à un niveau général, les États-Unis ne s'acquittent pas de la charge qui leur incombe de démontrer que les effets des subventions alléguées ont causé les quatre types de préjudice grave dont ils affirment l'existence – sous-cotation notable des prix, pertes notables de ventes, empêchement notable de hausses de prix ou dépression notable des prix, et entrave ou détournement. Les CE rappellent la constatation de l'Organe d'appel selon laquelle "{l}'effet – {le préjudice grave} – doit résulter d'une chaîne de causalité qui est liée à la subvention incriminée".[972]

Événements intermédiaires et facteurs de non-imputation

4.547 Les CE expliquent qu'en général, aucune des allégations de préjudice grave des États-Unis ne tient compte d'un certain nombre de faits nouveaux importants survenus sur les marchés de LCA qui ont eu une incidence notable sur les ventes et les prix des LCA d'Airbus et de Boeing pendant les périodes de référence préconisées par les parties.[973] Ces faits nouveaux sont survenus non seulement il y a longtemps – dès le lancement des LCA d'Airbus et de Boeing il y a plusieurs décennies, mais également au cours de la période de référence la plus récente allant de 2004 à 2007. Les CE estiment que ces "événements intermédiaires" ou facteurs "de non-imputation", conjugués au passage du temps[974] et à l'importance décroissante des subventions[975], altèrent puis rompent, collectivement, le lien de causalité entre les lancements de LCA d'Airbus et les effets défavorables actuels allégués. Les CE considèrent que ces événements intermédiaires sont d'autres éléments de preuve établissant que les théories des États-Unis concernant le "lien de causalité pour les lancements antérieurs/de produits"[976] et les "liquidités"[977] ne sont pas défendables. Et plus particulièrement, ces événements intermédiaires rompent la chaîne de causalité pour les diverses formes de préjudice grave dont les États-Unis affirment l'existence – sous-cotation des prix, empêchement de hausses de prix/dépression des prix, pertes de ventes, et détournement/entrave.[978] Les CE considèrent que parmi les événements intermédiaires pertinents qui rompent le lien de causalité figurent les événements suivants:

[970] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 46 à 55.
[971] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphe 66.
[972] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 36.
[973] CE, PCE, paragraphes 2077 à 2136; CE, DCE, paragraphes 1090 à 1099 et 1148 à 1174.
[974] CE, PCE, paragraphes 1792 à 1794, 1799, 2019, 2020 et 2073 à 2075.
[975] CE, PCE, paragraphes 1800 à 1805, 2019 à 2023 et 2073 à 2076.
[976] DCE, paragraphes 837 à 914.
[977] CE, réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 276 à 284; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 347 à 385.
[978] CE, DCE, paragraphes 870 à 914.

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

- Les propres lancements par Boeing de nouveaux LCA ont amoindri ou annulé tout avantage concurrentiel dont jouissait Airbus au moment du lancement d'un LCA dont il est allégué qu'il a été rendu possible par des subventions.[979] Les CE considèrent que tout avantage concurrentiel accru fondé sur les performances qui résultait des lancements de LCA d'Airbus était de courte durée.[980] Même à supposer, pour les besoins de l'argumentation, que les subventions alléguées avaient apporté à Airbus GIE un avantage concurrentiel par rapport à Boeing au moment des lancements de l'A300, l'A310, l'A320 et l'A340, les CE notent que Boeing a généralement répondu dans les deux à trois ans qui ont suivi[981] par ses propres avancées technologiques qui lui ont permis de regagner une part de marché et, dans certains cas, d'obtenir même une part de marché dominante. Elles allèguent que sur plusieurs décennies, ces lancements effectués en réaction par Boeing l'ont placée sur un pied d'égalité avec Airbus ou dans une meilleure position.[982]

- **Remplacement par Boeing des anciennes versions de LCA**. Les CE font valoir que sur le marché des LCA de 200 à 300 sièges, le 767 de Boeing a effectivement été remplacé par le 787.[983] De la même manière, les CE font valoir que les éléments de preuve relatifs au marché des LCA de 400 à 500 sièges démontrent que le 747-400 a effectivement été remplacé par le 747-8.[984] Et sur le marché des LCA de 100 à 200 sièges, des versions antérieures du 737 ont été remplacées par la famille du 737NG. Les CE estiment que ce sont ces lancements de nouveaux LCA de Boeing qui ont été la cause de tous effets négatifs sur les anciennes versions des produits de Boeing sur les mêmes marchés – et non des subventions alléguées vieilles de plusieurs décennies accordées à Airbus.[985]

- **Abandon par Boeing de certains LCA**. Les CE notent que c'était la décision commerciale de Boeing – non la concurrence d'Airbus dont il est allégué qu'elle était subventionnée – qui a entraîné la cessation du programme du 757 qui était dépassé sur le plan technologique.[986] De la même manière, les CE notent que peu de temps après sa fusion avec McDonnell Douglas en 1997, Boeing a décidé de cesser la production du MD-11 de 300 à 400 sièges qui souffrait de problèmes de performances.[987] La production de ces aéronefs de Boeing a cessé bien avant même la période de référence proposée par les États-Unis dans le présent différend.[988] Les CE considèrent donc qu'en ce qui concerne ces LCA de Boeing, les États-Unis ne peuvent pas alléguer maintenant – bien après que Boeing a décidé de cesser la production de ces LCA – qu'ils subissent actuellement un préjudice grave concernant un LCA qui a été retiré du marché par une société des États-Unis.[989]

- **Abandon de LCA par Airbus**. Les CE notent que depuis 2003, Airbus a effectivement cessé progressivement la production de ses LCA A300 et A310.[990]

---

[979] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 33.
[980] CE, DCE, paragraphe 877.
[981] CE, DCE, paragraphe 877.
[982] CE, DCE, paragraphes 870 à 878, 884, 891 à 893 et 901 à 906.
[983] CE, PCE, paragraphes 2000 à 2010 et 2026.
[984] CE, PCE, paragraphes 1693 à 1700.
[985] CE, PCE, paragraphes 2000 à 2010.
[986] CE, DCE, paragraphes 881 à 884.
[987] CE, DCE, paragraphes 897 à 900.
[988] CE, DCE, paragraphes 881 à 884 et 897 à 900.
[989] CE, DCE, paragraphe 900.
[990] CE, PCE, notes 1401 et 2011; CE, DCE, paragraphes 890 et 891.

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

Elles soulignent que les programmes de LCA abandonnés – même s'ils avaient été lancés il y a plusieurs décennies par l'effet de subventions alléguées – ne peuvent pas causer des effets défavorables actuels.[991]

- **Lancement de nouveaux LCA par Airbus**. Les CE font valoir que le lancement par Airbus de versions nouvelles ou modifiées de LCA qui ne sont pas subventionnées ou résultent de niveaux de subventionnement allégué bien inférieurs à ceux des LCA antérieurs d'Airbus diminue les effets de toutes subventions antérieures accordées à Airbus.[992]

- **Commandes en attente considérables alors que Boeing ne veut pas – ou ne peut pas – satisfaire la demande**. Les CE allèguent que depuis 2004, Boeing et Airbus connaissent une croissance exponentielle et soutenue des commandes, en particulier sur les marchés des LCA monocouloir et des LCA de 200 à 300 sièges.[993] À la fin de 2007, la valeur des commandes en attente de BCA s'établissait à 255 milliards de dollars, ce qui équivalait à plusieurs fois le montant de ses recettes et de sa capacité de production annuelles.[994] Bien que Boeing ait légèrement accru sa capacité de production, ces commandes en attente indiquent clairement que la société n'est pas en mesure de répondre à la demande.[995] Les CE considèrent que les États-Unis ne peuvent donc pas alléguer l'existence d'effets défavorables actuels résultant des pertes de ventes antérieures alors que Boeing produit actuellement à pleine capacité, ce qui semble indiquer que tous les créneaux de production en cause dans les campagnes de vente perdues alléguées ont par la suite été vendus, peut-être à des prix plus élevés.[996] En fait, la société refuserait des commandes pour son 737NG.[997] Les CE notent également que Boeing elle-même a limité les accroissements de sa capacité de production.[998] Dans ces circonstances, aucune perte de vente ne peut être notable, ainsi que le prescrit l'article 6.3 c).

- **Flambée des prix du carburant**. La hausse spectaculaire des prix du carburant aviation depuis la fin de 2004, selon les CE, a grandement atténué l'attrait commercial du quadrimoteur A340 comparativement au bimoteur 777 de Boeing.[999] Étant donné que le 777 de Boeing domine le marché[1000], rien ne justifie que les États-Unis allèguent l'existence d'effets défavorables en ce qui concerne ce produit. De la même manière, la flambée des prix du carburant et l'offre par Boeing du 787 économe en carburant ont grandement réduit l'attrait commercial du 767, dépassé sur le plan technologique.[1001]

4.548 Par ailleurs, les CE estiment que, pour chaque forme de préjudice grave dont les États-Unis affirment l'existence, il existe un certain nombre de facteurs de non-imputation qui réfutent encore l'existence d'un lien de causalité. Ces facteurs sont examinés dans les sections qui suivent.

---

[991] CE, DCE, paragraphe 879.
[992] CE, PCE, paragraphes 2000 à 2010.
[993] CE, PCE, paragraphes 1361 à 1364.
[994] CE, réponse à la question n° 286 du Groupe spécial, paragraphe 247.
[995] CE, DDONC, paragraphe 417.
[996] DDONC, paragraphe 308.
[997] CE, DCE, paragraphes 864, 865, 885 à 887 et 906.
[998] CE, DCE, paragraphe 865; CE, réponse à la question n° 286 du Groupe spécial, paragraphe 248.
[999] CE, DCE, paragraphe 907.
[1000] CE, DCE, paragraphe 907.
[1001] CE, PCE, paragraphes 2000 à 2010, 2017 et 2018.

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

Réponses des CE aux allégations de sous-cotation des prix formulées par les États-Unis

4.549 S'agissant des allégations de sous-cotation notable des prix formulées par les États-Unis, les CE notent que chacune des allégations de préjudice grave des États-Unis repose sur l'affirmation qu'Airbus a sous-coté ses prix par rapport à ceux de Boeing.[1002] Les États-Unis font valoir que, du fait de cette sous-cotation alléguée des prix, il y a eu empêchement des hausses des prix de Boeing/dépression de ces prix et Boeing a, d'après les allégations, perdu des ventes et a perdu des parts de marché dans des pays tiers.[1003]

4.550 En réponse, les CE font valoir que les allégations de sous-cotation des prix formulées par les États-Unis ne sont pas valables pour trois raisons fondamentales: premièrement, les États-Unis n'ont pas démontré que les LCA de Boeing en concurrence avec les LCA d'Airbus n'étaient pas subventionnés aux fins de toutes allégations formulées au titre de l'article 6.3 c) et 6.5 de l'Accord SMC.[1004] Deuxièmement, les États-Unis n'ont pas démontré que, sur la base des prix réels des LCA, les prix d'Airbus étaient en fait sous-cotés par rapport à ceux des LCA de Boeing.[1005] Et troisièmement, une analyse détaillée des éléments de preuve concernant les campagnes de vente ont démontré l'absence de sous-cotation des prix ainsi que de tout lien de causalité entre les subventions communautaires alléguées et les prix pratiqués par Airbus.[1006]

4.551 Premièrement, les CE soutiennent que les allégations de sous-cotation notable des prix formulées par les États-Unis ne sont pas fondées parce que leurs produits similaires – les LCA de Boeing – sont subventionnés. Les produits similaires des États-Unis ne satisfont donc pas à la prescription de l'article 6.5 de l'Accord SMC relative au "produit similaire non subventionné".[1007]

4.552 Deuxièmement, les CE font valoir que les prix réels des transactions sont *indispensables* pour que les États-Unis prouvent qu'Airbus a sous-coté son prix par rapport à celui de Boeing, c'est-à-dire a offert un prix *inférieur*.[1008] Les CE notent que les États-Unis conviennent que "l'analyse {de la sous-cotation des prix} *doit être fondée sur des éléments de preuve concernant le prix réel*, y compris tous les éléments pertinents dans une transaction particulière".[1009]

4.553 Les CE estiment donc que dans une allégation de sous-cotation des prix, la question consiste à déterminer si Airbus a sous-coté son prix par rapport au *prix* de Boeing, et non si Airbus a présenté une offre d'une *valeur* supérieure.[1010] Les CE considèrent que les États-Unis confondent à tort les concepts de prix et de valeur actuelle nette ("VAN").[1011] Cela implique que l'existence de la

[1002] CE, PCE, paragraphes 1340, 1621, 1820, 1821, 2058 et 2089.
[1003] CE, PCE, paragraphes 1798 à 1819, 1820 à 1834, 1933 à 1948, 1999, 2024 à 2036 et 2058 à 2064.
[1004] CE, DCE, paragraphes 1100 à 1137.
[1005] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphes 280 à 298.
[1006] CE, PCE (RCES), paragraphes 1829 à 1833, 1837 à 1842, 1844 à 1847, 1850, 1854, 1855 à 1857, 1859 à 1862, 1864, 1866 à 1868, 1870 à 1873, 1875 à 1901, 1903 à 1913, 1915 à 1920, 1923 à 1931, 2095 à 2099, 2101 à 2108 et 2109 à 2112.
[1007] CE, DCE, paragraphes 1106 à 1110.
[1008] CE, réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphes 190 à 203; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphes 280 à 298.
[1009] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphe 283.
[1010] CE, réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphes 190 à 203; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphes 280 à 298.
[1011] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphe 115.

sous-cotation des prix est démontrée simplement par des éléments de preuve établissant que le client a décidé de passer commande auprès d'Airbus en raison de la meilleure valeur de son offre.[1012]

4.554 Les CE expliquent que pour évaluer la sous-cotation des prix, il faut se fonder sur les données concernant la fixation des prix, et que le simple fait de démontrer que la VAN de l'offre d'Airbus était supérieure à celle de Boeing ne permet pas, en lui-même et à lui seul, de démontrer qu'il y a eu sous-cotation des *prix*, à moins qu'il n'ait été établi qu'aucun facteur autre que le prix n'avait influé sur le calcul de la VAN.[1013] Selon les CE, dans la branche de production des LCA, des facteurs autres que le prix peuvent jouer, et jouent effectivement, un rôle important dans l'évaluation de la VAN que font de nombreux clients.[1014] Ainsi que l'ont expliqué MM. Muddle et Scherer, le prix réel d'un aéronef n'est que l'un des nombreux éléments qui est pris en considération en même temps que de nombreux facteurs non liés au prix lorsqu'un client évalue la *valeur* actuelle nette totale d'une offre.[1015] Les clients commandent des aéronefs en se fondant non seulement sur le prix de l'aéronef, mais également sur la valeur totale des offres, y compris la capacité de l'aéronef de générer des recettes, son coût d'exploitation, ses frais d'entretien, ses créneaux de livraison, son financement, etc.[1016] En conséquence, il faut établir une distinction nette entre le "prix" et la "valeur".[1017]

4.555 En conséquence, de l'avis des CE, le fait que la *valeur* de l'offre d'Airbus est supérieure à la *valeur* de l'offre de Boeing ne signifie pas nécessairement qu'Airbus offre son aéronef à un *prix* inférieur.[1018] Airbus peut fort bien offrir son aéronef à un prix notablement supérieur à celui de Boeing et présenter néanmoins l'offre ayant la meilleure valeur parce que, par exemple, elle est parvenue à proposer à la compagnie aérienne des créneaux de livraison plus rapprochés.[1019]

4.556 Les CE considèrent que, contrairement à ce qu'ils affirment, les États-Unis n'ont pas "présenté d'éléments de preuve concernant les évaluations par les clients du *prix réel* offert par Airbus et Boeing, compte tenu de toutes les concessions de prix et de toutes les caractéristiques pertinentes des modèles en question".[1020] Par exemple, les États-Unis n'ont présenté aucune évaluation des prix réels et ont plutôt limité leurs éléments de preuve à des articles de presse formulant des hypothèses et à des déclarations sur les VAN.[1021] Ils n'ont pas non plus pris en compte les caractéristiques pertinentes (y compris les performances de fonctionnement et les aspects économiques, la taille, la technologie, etc.) des LCA en question lorsqu'ils ont examiné cette VAN – ou, élément plus important, des prix dûment ajustés, comme le prescrit l'article 6.5 de l'Accord SMC.[1022] En fait, les CE sont d'avis que l'approche des États-Unis qui consiste à s'appuyer sur des éléments de preuve allégués de meilleures VAN est

[1012] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphe 115.

[1013] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphes 280 à 298.

[1014] CE, réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphe 198; CE, réponse à la question n° 282 du Groupe spécial, paragraphes 204 à 210.

[1015] CE, PCE, paragraphes 1427 à 1439.

[1016] CE, PCE, paragraphes 1427 à 1439; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphe 115.

[1017] Pour un examen de la distinction entre le "prix" et la "valeur", *voir* CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphes 110 à 119.

[1018] CE, PCE, paragraphes 1427 à 1439.

[1019] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphes 110 à 119; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 236 du Groupe spécial, paragraphes 120 à 178 concernant Czech Airlines et Air Asia, respectivement.

[1020] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 282 du Groupe spécial, paragraphe 305.

[1021] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 236 du Groupe spécial, paragraphes 120 à 178; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphes 280 à 298.

[1022] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 236 du Groupe spécial, paragraphes 124 à 178.

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

incompatible avec le fait qu'ils reconnaissent que dans leurs décisions concernant leur flotte, les clients examinent un grand nombre de facteurs, qui tous peuvent avoir un effet sur la *VAN* finale d'une offre.[1023]

4.557 Les CE soulignent que si le Groupe spécial devait utiliser aveuglément la VAN comme valeur de remplacement du prix, ainsi que le réclament les États-Unis, il *supposerait* qu'il y a sous-cotation des prix dans chaque vente remportée soit par Airbus soit par Boeing. Elles estiment que ce n'est que dans les cas particuliers où des facteurs autres que les prix n'ont joué aucun rôle dans la valeur de la transaction pour l'acheteur que la VAN pourrait se substituer au "prix".[1024]

4.558 Troisièmement, les CE estiment que les États-Unis ne procèdent pas à la dernière étape nécessaire pour établir leur allégation de sous-cotation des prix, à savoir l'établissement du lien de causalité entre les subventions alléguées et la sous-cotation notable des prix.[1025] Les CE ont présenté d'abondants éléments de preuve tirés de documents concernant des campagnes de vente contemporaines qui réfutent les affirmations des États-Unis selon lesquelles les effets sur le "produit" ou les "prix" de toutes subventions alléguées ont amené Airbus à offrir le prix qu'elle a proposé lors de chacune des campagnes de vente en cause dans le présent différend.[1026] Ainsi, selon les CE, sur la base des éléments de preuve existant au niveau d'une campagne de vente, les États-Unis n'ont pas établi l'existence du lien de causalité requis entre les subventions alléguées et tout prix inférieur allégué pratiqué par Airbus. Les CE ne considèrent pas non plus que les arguments généraux des États-Unis concernant le lien de causalité pour les lancements antérieurs/de produits et les liquidités démontrent l'existence d'un tel lien de causalité dans ces campagnes de vente particulières, surtout compte tenu des niveaux inexistants ou *de minimis* du subventionnement allégué.[1027]

4.559 Comme les CE considèrent que l'allégation des États-Unis concernant la sous-cotation des prix n'est pas fondée – étant donné qu'ils ne procèdent à aucune des étapes nécessaires dans le cadre de leurs allégations de sous-cotation des prix – leurs allégations concernant l'empêchement de hausses de prix, la dépression des prix et les pertes de ventes doivent aussi être jugées sans fondement. La raison en est que toutes les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis reposent sur le même "élément de preuve", à savoir leur élément de preuve allégué d'une sous-cotation des prix.[1028]

4.560 Enfin, en ce qui concerne le "caractère notable" allégué de la sous-cotation des prix, les CE font valoir que le critère juridique approprié pour évaluer si la sous-cotation des prix alléguée est "notable" consiste à déterminer si *en l'absence* de la sous-cotation, Boeing aurait remporté la vente.[1029] Elles notent que lorsque le Groupe spécial leur a demandé des éléments de preuve de la sous-cotation "notable" des prix, les États-Unis n'ont fourni aucun renseignement concernant les campagnes de vente auprès de JetBlue, Frontier Airways, America West, Virgin America et Thai Airways.[1030] Les

---

[1023] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 282 du Groupe spécial, paragraphes 299 à 310.

[1024] CE, réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphes 198 à 203.

[1025] CE, PCE (RCES), paragraphes 1829 à 1833, 1837 à 1842, 1844 à 1847, 1850, 1854, 1855 à 1857, 1859 à 1862, 1864, 1866 à 1868, 1870 à 1873, 1875 à 1901, 1903 à 1913, 1915 à 1920, 1923 à 1931, 2095 à 2099, 2101 à 2108 et 2109 à 2112.

[1026] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 236 du Groupe spécial, paragraphes 124 à 178.

[1027] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 347 à 385; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 290 du Groupe spécial, paragraphes 396 à 399.

[1028] CE, réponse à la question n° 282 du Groupe spécial, paragraphes 193 et 194.

[1029] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 236 du Groupe spécial, paragraphes 120 à 178.

[1030] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 236 du Groupe spécial, paragraphe 122.

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

CE indiquent que pour ces campagnes de vente, il n'y a donc aucun élément de preuve établissant que les effets sur le produit ou les prix allégués par les États-Unis étaient la *cause* de toute sous-cotation des prix alléguée.[1031] En fait, elles estiment que le poids considérable des éléments de preuve présentés au Groupe spécial démontre qu'Airbus n'a sous-coté son prix par rapport au prix de Boeing dans aucune des campagnes de vente en cause, y compris les campagnes de vente de l'A320 auprès de JetBlue, Frontier Airlines, America West, Virgin America, easyJet, Air Berlin, Air Asia et Czech, les campagnes de vente de l'A340 auprès de Air Asia, Iberia Airways et South African Airways, et les campagnes de vente de l'A380 auprès de Qantas, Singapore Airlines et Emirates.[1032]

Arguments des CE en réponse aux allégations de pertes de ventes formulées par les États-Unis

4.561 Les CE ont présenté de nombreux éléments de preuve et arguments dont elles affirment qu'ils réfutent chacune des allégations de pertes notables de ventes formulées par les États-Unis.[1033]

4.562 Les CE considèrent que le critère juridique permettant d'établir l'existence d'une perte de vente exige des États-Unis qu'ils démontrent qu'en l'absence de l'effet de la subvention, Boeing aurait remporté la vente – c'est-à-dire que, toutes choses étant égales par ailleurs, l'effet de la subvention a été le facteur déterminant dans la perte de la vente.[1034] Par conséquent, dans le cas où Boeing aurait perdu la vente même si Airbus avait augmenté ses prix à concurrence du montant de la subvention disponible alléguée, rien ne permettrait de constater que la subvention a causé la perte de la vente.[1035] Étant donné les conditions des marchés de LCA, les CE estiment que le Groupe spécial ne peut déterminer si la subvention est la cause "*sine qua non*" de la perte d'une vente qu'en procédant à une évaluation détaillée des faits et des circonstances de chaque campagne de vente dont il est allégué qu'elle a été "perdue".[1036] En conséquence, les éléments de preuve présentés à titre de réfutation par les CE concernent en grande partie ces campagnes de vente.

4.563 Les CE font valoir que chacune des campagnes de vente "perdues" alléguées faisait intervenir de nombreux facteurs "autres que les prix" et, partant, autres que les subventions, et qu'elles ont établi que dans chacune des ventes en cause, ces facteurs autres que les subventions étaient la raison pour laquelle Boeing n'avait pas remporté la vente.[1037] La disponibilité de créneaux de livraison, la mauvaise gestion par Boeing de ses relations avec la clientèle, les préférences pour les produits d'Airbus et des considérations politiques sont des exemples de facteurs pertinents parmi de nombreux autres examinés en détail dans les communications des CE et dans les éléments de preuve contemporains fournis.[1038]

4.564 Les CE font également valoir qu'étant donné l'importance *de minimis* de toutes subventions alléguées mises à la disposition d'Airbus, les États-Unis ne peuvent pas établir l'existence d'un lien de causalité des subventions et les pertes de ventes alléguées. Même si Airbus avait réduit son prix de

[1031] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 236 du Groupe spécial, paragraphe 122.
[1032] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 236 du Groupe spécial, paragraphes 124 à 178.
[1033] CE, réponse à la question n° 206 du Groupe spécial, paragraphes 314 à 321; CE, réponse à la question n° 291 du Groupe spécial, paragraphes 307 à 314; CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 39 à 42.
[1034] CE, réponse à la question n° 206 du Groupe spécial, paragraphe 318.
[1035] CE, réponse à la question n° 206 du Groupe spécial, paragraphe 318.
[1036] CE, réponse à la question n° 206 du Groupe spécial, paragraphe 318.
[1037] CE, réponse à la question n° 291 du Groupe spécial, paragraphes 307 à 314; CE, DDOC, paragraphes 118 à 149 et 157 à 167. *Voir aussi* CE, PCE, paragraphes 1427 à 1439.
[1038] CE, réponse à la question n° 291 du Groupe spécial, paragraphes 307 à 314; CE, PCE, paragraphes 1427 à 1439.

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

vente à concurrence du montant intégral de toute subvention par aéronef dont il était allégué qu'elle était disponible, la baisse de prix aurait été tellement négligeable qu'elle n'aurait pas eu d'incidence sur le résultat de la campagne de vente en cause.[1039]

4.565 Les CE rappellent qu'en droit, le Groupe spécial est tenu de déterminer si les subventions alléguées causent des effets défavorables actuels, y compris un préjudice grave actuel.[1040] Elles considèrent également que le Groupe spécial doit évaluer si toutes pertes de ventes antérieures, dans le cas où il constaterait qu'elles ont été causées par les subventions alléguées, continuent de constituer des pertes notables de ventes, ce qui équivaut à un préjudice grave actuel causé aux intérêts des États-Unis liés aux LCA.[1041]

4.566 Les CE font valoir que d'un point de vue factuel, elles ont établi qu'étant donné les conditions de concurrence particulières qui existaient sur les marchés de LCA depuis 2005, toute "perte" de vente dont les États-Unis pourraient peut-être démontrer l'existence au cours de la période de 1999 à 2005 ne constituerait plus un préjudice causé à Boeing.[1042] Cela est dû à l'augmentation considérable des commandes entre 2005 et 2007 qui s'est traduite par la pleine utilisation de la capacité de production de Boeing pour les années futures et, parallèlement, par un nombre record de commandes en attente.[1043] Selon les CE, ces éléments de preuve montrent que tout créneau de livraison en cause dans une campagne de vente dont il est allégué qu'elle a été "perdue" a par la suite été vendu par Boeing.[1044] Les CE font également référence au témoignage de M. Christian Scherer qui a expliqué que, pendant les périodes où la demande était extrêmement élevée comme c'était le cas depuis 2005, Airbus et Boeing pouvaient obtenir des prix élevés pour des créneaux de livraison rapide.[1045] En conséquence, les créneaux de livraison qui ont par la suite été vendus l'ont probablement été à des prix encore plus élevés que ceux offerts lors des campagnes de vente en question dont il est allégué qu'elles ont été perdues.[1046]

4.567 Les CE considèrent que ces faits signifient que même s'il est établi que Boeing a perdu la vente d'un créneau de livraison pendant la période de 1999 à 2005 à cause de subventions alléguées, ce créneau libre constitue un atout précieux en période de très forte demande.[1047] Ce créneau de livraison conférait à Boeing un avantage relatif sur Airbus dans la campagne de vente suivante parce que Boeing pouvait offrir des créneaux de livraison plus rapide aux clients qui avaient besoin de nouveaux LCA rapidement afin de réduire leur coût d'exploitation ou d'accroître leur capacité, ou les deux. Et lorsque Boeing a finalement vendu chacun des créneaux de livraison actuels et futurs en

---

[1039] CE, réponse à la question n° 205 du Groupe spécial, paragraphes 290 à 313; CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 70.

[1040] CE, PCE, paragraphes 1491 à 1506; CE, PDONC, paragraphe 134; CE, réponse à la question n° 115 du Groupe spécial, paragraphes 334 à 354; CE, réponse à la question n° 133 b) du Groupe spécial, paragraphes 485 à 487; DCE, paragraphes 678 à 681; CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 8 à 28.

[1041] DCE, paragraphes 837 à 914; CE, réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphes 467 à 488; CE, réponse à la question n° 287 du Groupe spécial, paragraphes 266 à 268; CE, réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 285 à 290; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 234 du Groupe spécial, paragraphes 102 à 109; CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 43 à 73.

[1042] CE, réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphes 467 à 488.

[1043] CE, PCE, paragraphes 1360 à 1374; CE, réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphes 467 à 488.

[1044] CE, réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphes 467 à 488; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphes 333 à 350.

[1045] CE, DDONC, paragraphes 317 et 318.

[1046] CE, réponse à la question n° 204 du Groupe spécial, paragraphe 287.

[1047] CE, DDONC, paragraphe 308.

cause dans les "pertes" de ventes alléguées, elle l'a probablement fait à des prix supérieurs à ceux qu'elle aurait obtenus pendant les campagnes de vente concurrentielles précédentes contestées par les États-Unis.[1048]

4.568 Les CE soulignent que nul ne conteste que ni Boeing ni Airbus ne pouvaient satisfaire à la demande en accroissant leur capacité. Ainsi que M. Scherer l'a expliqué "comme les deux producteurs utilisent des milliers de composantes d'aéronefs provenant de centaines de fournisseurs – qui pour beaucoup sont les mêmes – pour construire leurs produits, il peut être difficile et long d'accélérer la production en raison des contraintes au niveau de la chaîne d'approvisionnement".[1049] Les CE notent que les États-Unis souscrivent à cette évaluation selon laquelle la "capacité de production à n'importe quel moment est limitée par la capacité de la chaîne d'approvisionnement"[1050] et selon laquelle "il faut du temps pour augmenter la capacité existante".[1051] Outre ces limitations concernant la capacité de Boeing d'accroître notablement et rapidement sa capacité de production, il existe des limitations concernant sa volonté de le faire.[1052] En fait, Boeing a à maintes reprises indiqué qu'elle ne voulait pas accroître sa production de LCA plus qu'elle n'était en train de le faire.[1053]

4.569 Par conséquent, selon les CE, le nombre croissant et record de commandes en attente enregistré par Boeing (et Airbus) à la fin de 2007 est un fait essentiel à considérer pour évaluer de façon objective si les subventions alléguées causent des pertes actuelles notables de ventes.[1054] M. Randy Baseler, ancien directeur adjoint à la commercialisation de Boeing, le dit en quelques mots: "si un client venait nous voir en disant qu'il veut un 777 ou un 747 et qu'il nous remettait une grosse somme d'argent, nous ne pourrions pas répondre à la demande".[1055]

4.570 Les CE notent qu'en réponse, les États-Unis ont fait valoir que les ventes qu'ils avaient perdues au cours de la période de 2001 à 2004 causaient toujours un préjudice grave à Boeing aujourd'hui parce qu'"Airbus {avait} été en mesure de remporter des commandes complémentaires passées par certaines de ces compagnies aériennes".[1056] Les CE répondent en faisant valoir que le fait qu'une compagnie aérienne avait commandé des aéronefs à Airbus entre 2001 et 2004 et effectué une commande complémentaire en 2006 ne démontre en aucune façon en quoi Boeing subit un préjudice grave actuel, étant donné qu'elle était parfaitement en mesure de "vendre" tous ses créneaux au cours de la période de 2005 à 2007 et qu'elle avait un nombre de commandes en attente considérable et croissant à la fin de 2007.[1057] En outre, les CE notent que l'affirmation des États-Unis repose sur une prémisse erronée – à savoir que ces compagnies aériennes ne commanderaient jamais plus d'aéronefs à Boeing.[1058] Elles font valoir que les éléments de preuve démontrent que bon nombre de ces

[1048] CE, réponse à la question n° 204 du Groupe spécial, paragraphe 287.
[1049] CE, DDONC, paragraphe 316.
[1050] CE, réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphe 483.
[1051] CE, réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphe 483.
[1052] CE, DCE, paragraphe 865; CE, réponse à la question n° 286 du Groupe spécial, paragraphe 248.
[1053] CE, DCE, paragraphe 865; CE, réponse à la question n° 286 du Groupe spécial, paragraphe 248.
[1054] CE, PCE, paragraphes 1360 à 1374; CE, réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphes 467 à 488.
[1055] CE, PCE, paragraphe 2202.
[1056] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 234 du Groupe spécial, paragraphe 106.
[1057] CE, PCE, paragraphes 1360 à 1374; CE, DCE, paragraphes 651, 864, 885, 886, 893, 908, 1171 et 1175; CE, DDONC, paragraphes 416 à 423; CE, réponse à la question n° 204 du Groupe spécial, paragraphe 287; CE, réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphes 467 à 488; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphes 333 à 350; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 234 du Groupe spécial, paragraphes 102 à 109.
[1058] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 234 du Groupe spécial, paragraphe 107. *Voir aussi* CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 234 du Groupe spécial, paragraphes 102 à 106, 108 et 109.

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

compagnies aériennes, y compris Air Berlin, Thai Airways, Singapore Airways, Emirates Airlines, Qantas Airlines et Czech Airlines, ne sont pas perdues pour Boeing mais continuent de lui commander des aéronefs.[1059] Par conséquent, l'idée, avancée par les États-Unis, que Boeing a d'une certaine manière "perdu" ces compagnies aériennes au profit d'Airbus et que, donc, une vente perdue par Boeing au cours de la période de 2001 à 2004 a une sorte d'"effet continu"[1060], est incompatible avec les éléments de preuve.[1061]

Réponses des CE aux allégations de détournement ou d'entrave formulées par les États-Unis

4.571 Les CE font valoir qu'elles ont présenté un nombre considérable d'éléments de preuve documentaires contemporains pour réfuter les allégations de détournement ou d'entrave des États-Unis dans leurs diverses communications.[1062]

4.572 Les CE font valoir que les allégations de détournement et d'entrave formulées par les États-Unis comportent toutefois un certain nombre de failles juridiques. Premièrement, elles soutiennent que les allégations des États-Unis selon lesquelles les LCA de Boeing font l'objet d'une entrave ou d'un détournement sur certains marchés de pays tiers sont sans fondement parce que les produits similaires des États-Unis – les LCA de Boeing – sont subventionnés.[1063] Les produits similaires des États-Unis ne satisfont donc pas à la prescription relative au "produit similaire non subventionné" de l'article 6.4 de l'Accord SMC.[1064]

4.573 La deuxième faille juridique est que, dans la mesure où les États-Unis s'appuient sur les données relatives aux livraisons pour la période de 2001 à 2003[1065], les CE considèrent que les graves conséquences du 11 septembre sur le marché, qui ont perduré jusqu'en 2003, constituent un cas de force majeure.[1066] Par conséquent, elles allèguent que l'utilisation de données relatives aux livraisons pour cette période caractérisée par une forte distorsion afin d'étayer une constatation de détournement ou d'entrave au titre de l'article 6.3 a) ou 6.3 b) est incompatible avec l'article 6.7 c).

4.574 La troisième faille juridique dont les CE affirment l'existence est le regroupement par les États-Unis de tous les LCA en un unique marché des produits LCA.[1067] Les CE ont initialement réfuté les allégations de détournement et d'entrave formulées par les États-Unis en examinant des éléments de preuve et des données concernant les différents marchés appropriés de produits LCA (100 à 200 sièges, 200 à 300 sièges et 300 à 400 sièges) sur lesquels avaient lieu des ventes concurrentielles entre Airbus et Boeing.[1068] Les CE ont examiné et réfuté les arguments des

[1059] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 234 du Groupe spécial, paragraphe 107. *Voir aussi* CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 234 du Groupe spécial, paragraphes 102 à 106, 108 et 109.
[1060] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 234 du Groupe spécial, paragraphe 105.
[1061] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 234 du Groupe spécial, paragraphes 102 à 109.
[1062] CE, DDOC, paragraphes 168 à 172; CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 322 à 427; CE, réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 349 à 361.
[1063] CE, DCE, paragraphes 1100 à 1137; CE, réponse à la question n° 202 du Groupe spécial, paragraphes 255 à 270; CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 322 et 323.
[1064] CE, DCE, paragraphes 1100 à 1105; CE, réponse à la question n° 202 du Groupe spécial, paragraphes 256 à 270; CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphe 421.
[1065] CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphe 422.
[1066] CE, PCE, paragraphes 1494 à 1496; CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphe 422.
[1067] CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphe 423.
[1068] CE, DDOC, paragraphes 168 à 172; CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 322 à 427.

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

États-Unis en utilisant des éléments de preuve concernant la part de marché et le lien de causalité sur chacun des marchés de pays tiers où les États-Unis ont allégué l'existence d'un détournement et d'une entrave.[1069]

4.575 À titre subsidiaire, les CE ont admis, aux fins de l'argumentation, l'existence du marché unique de produits LCA, et elles ont réfuté les arguments des États-Unis concernant le détournement et l'entrave sur les divers marchés de pays tiers.[1070] Elles font valoir qu'elles ont fourni une analyse détaillée des éléments de preuve qui démontre encore que, même lorsqu'ils procèdent à l'analyse entièrement faussée fondée sur un produit subventionné unique/un produit similaire unique/un marché des produits LCA unique, les États-Unis ne peuvent pas étayer une allégation de détournement ou d'entrave sur un quelconque marché de pays tiers.[1071] Les CE font valoir qu'en effectuant cette analyse fondée sur un marché unique des LCA, elles ont montré que dans plusieurs des marchés de pays tiers examinés, la part de marché de Boeing a effectivement *augmenté* au cours de la période de 2001 à 2006.[1072] Pour ces pays, il n'y a simplement aucun élément de preuve d'un détournement.

4.576 S'agissant du lien de causalité, les CE affirment que l'hypothèse contrefactuelle appropriée pour cette évaluation du lien de causalité concerne la question de savoir si, en l'absence de la subvention alléguée, les livraisons de Boeing auraient été plus élevées. Autrement dit, quelles ventes additionnelles Boeing aurait-elle remportées, et combien de livraisons additionnelles aurait-elle effectuées, *en l'absence* des subventions alléguées?[1073] Les CE disent qu'en n'examinant pas chacune des campagnes de vente sur les divers marchés de pays tiers qui constituent le fondement statistique de leurs allégations de détournement ou d'entrave, les États-Unis n'ont pas établi *prima facie* l'existence d'un lien de causalité entre les subventions alléguées et le détournement ou l'entrave allégué. Le fait d'examiner simplement les chiffres bruts de l'évaluation de la part de marché (concernant un marché des produits LCA unique et faussé) ne constitue pas un fondement permettant au Groupe spécial de formuler une constatation de l'existence d'un tel lien de causalité aujourd'hui – ou de son existence à un moment quelconque au cours de la période de 2001 à 2007.[1074]

4.577 Selon les CE, que les parts des marchés des pays tiers soient examinées sur la base d'un marché des LCA unique ou de marchés de LCA multiples, les allégations de détournement ou d'entrave des États-Unis ne démontrent pas, ainsi que l'exige l'article 6.4 de l'Accord SMC, des tendances manifestes dans l'évolution des parts du marché parce que, comme les États-Unis l'ont reconnu, "la plupart des marchés de pays tiers individuels n'importent qu'un petit nombre de LCA au cours d'une année donnée et il est donc parfois difficile d'identifier une "période représentative suffisante pour démontrer des tendances manifestes dans l'évolution du marché {des LCA}"".[1075] Le très petit nombre de livraisons sporadiques et irrégulières effectuées sur de nombreux marchés de pays tiers font qu'il est très difficile de tirer des conclusions fermes sur de quelconques variations significatives, affectées par les subventions, de la part du marché – en tout cas lorsque seules les livraisons à destination de ce marché sont examinées.[1076]

4.578 Les CE font valoir que les États-Unis n'ont pas non plus démontré que "la subvention a {eu} pour *effet*" de détourner ou d'entraver les exportations de Boeing à destination des marchés de pays

[1069] CE, DDOC, paragraphes 168 à 172; CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 322 à 427.
[1070] CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 340 à 427.
[1071] CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 342 à 420.
[1072] CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 340 à 427.
[1073] CE, réponse à la question n° 206 du Groupe spécial, paragraphes 314 à 321.
[1074] CE, réponse à la question n° 206 du Groupe spécial, paragraphes 314 à 321; CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 322 à 427.
[1075] CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphe 337.
[1076] CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphe 337.

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

tiers évoqués ci-dessus.[1077] Sur les marchés de pays tiers où Boeing a effectivement perdu une part de marché, les CE ont indiqué que les éléments de preuve démontraient qu'elle l'avait perdue, non à cause de subventions alléguées accordées à Airbus, mais à cause de divers facteurs liés au marché, y compris la faillite de compagnies aériennes, les choix spécifiques des compagnies aériennes concernant leur flotte et des considérations géopolitiques, dont aucun qui n'avait quoi que ce soit à voir avec les subventions *de minimis* vieilles de plusieurs décennies dont il était allégué qu'elles avaient apporté des avantages à Airbus.[1078]

4.579 Les CE réfutent les arguments des États-Unis selon lesquels la diminution antérieure alléguée, pendant la période de 2001 à 2005, des parts des marchés de certains pays tiers détenues par Boeing est due à un facteur *unique* – les subventions alléguées ayant apporté des avantages à Airbus. Elles font valoir que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence d'un lien de causalité, même en dehors des facteurs spécifiques de non-imputation, pour les raisons suivantes:

- Ils ne s'acquittent pas de la charge leur incombant d'établir en quoi la part du marché des livraisons de Boeing entre 2001 et 2005 aurait été "différente" ou aurait été affectée de manière *moins* défavorable si, selon leur théorie concernant le "lien de causalité antérieur", Airbus n'avait pas existé pendant cette période mais qu'il y avait eu un autre concurrent pour les LCA.[1079]

- Ils n'établissent pas (et encore moins réfutent les éléments de preuve du contraire) que l'importance de toutes liquidités additionnelles résultant des subventions FEM alléguées était *la* cause des pertes de commandes/ventes subies par Boeing entre 1998 et 2002 qui lui ont fait perdre une part du marché des livraisons trois années après la perte de ces commandes, entre 2001 et 2005.[1080]

- Ils n'affirment pas, et prouvent encore moins, que tout avantage dont bénéficiait un quelconque LCA d'Airbus en tant que *produit* subventionné était la cause de la perte de part du marché des livraisons subie par Boeing entre 2001 et 2005. Par ailleurs, les CE ont établi que de tels effets sur les produits avaient été annulés par les nombreux lancements de LCA plus performants par Boeing depuis les années 1970 et l'évolution radicale des conditions de concurrence entre 2001-2003 et 2004-2007, entre autres facteurs.[1081]

- Et même si les États-Unis avaient démontré ces points, le fait qu'ils s'attachent à des événements antérieurs qui se sont produits entre 2001 et 2005 ne satisfait pas à la prescription imposant de démontrer l'existence d'effets défavorables *actuels*.[1082]

4.580 S'agissant des éléments de preuve spécifiques concernant la perte de part de marché par Boeing sur divers marchés de pays tiers, les CE allèguent qu'une évaluation objective de ces éléments de preuve montre que la part de marché de Boeing a baissé pendant la période de 2001 à 2005 pour

[1077] CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphe 426.
[1078] CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 342 à 420.
[1079] CE, réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 285 à 290; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 347 à 385; CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 43 à 73.
[1080] CE, réponse à la question n° 206 du Groupe spécial, paragraphes 314 à 321.
[1081] CE, DCE, paragraphe 663.
[1082] CE, DCE, paragraphes 678 à 681; CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 8 à 28.

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

des raisons qui n'avaient pas de lien de causalité avec les subventions alléguées. En résumé, les CE font valoir ce qui suit:

- Les éléments de preuve fournis par les États-Unis n'établissent pas l'existence d'un lien entre la perte de part du marché des livraisons subie par Boeing et les ventes spécifiques qu'elle a perdues au profit d'Airbus.[1083]

- En revanche, les éléments de preuve montrent que la perte de part de marché subie par Boeing en 2002/03 était due au fait que Boeing avait dû annuler, suspendre ou reprogrammer un plus grand nombre de livraisons qu'Airbus.[1084]

- Plus généralement, plusieurs autres facteurs expliquent la perte globale de part de marché subie par Boeing au cours de la période de 2001 à 2005.[1085]

4.581 En outre, les CE affirment qu'elles ont produit des éléments de preuve montrant que d'autres facteurs avaient empêché la part du marché des livraisons détenue par Boeing de croître pendant la période de 2001 à 2005. Ces facteurs comprennent le nombre – plus de 1 millier – de livraisons de LCA figurant sur les carnets de commande de Boeing qui avaient dû être annulées ou reprogrammées par suite des événements du 11 septembre, comme l'ont confirmé des responsables de Boeing.[1086] Ce nombre de livraisons suspendues est énorme – équivalent à la quasi-totalité des commandes en attente de Boeing en 2001 ou 2002 – et il a eu évidemment un effet préjudiciable sur le nombre absolu de livraisons effectuées par Boeing en 2002.[1087] Les CE indiquent que les événements du 11 septembre ont eu une incidence beaucoup moins forte sur le nombre de livraisons d'Airbus qui est resté relativement stable au cours de la période de 2001 à 2004, en particulier du fait qu'Airbus était beaucoup moins tributaire des transporteurs aériens traditionnels des États-Unis les plus affectés par la crise et qu'elle avait parmi sa clientèle une proportion beaucoup plus grande de sociétés de location qui n'avaient pas annulé ni reprogrammé leurs créneaux de livraison.[1088]

4.582 Deuxièmement, les CE affirment que les responsables de Boeing eux-mêmes ont admis que la chute de leur part de marché était due à leur mauvaise gestion des relations avec la clientèle.[1089] Ces déclarations sont corroborées par les propos que les compagnies aériennes clientes d'Airbus lui ont tenus, et sont entièrement compatibles avec ces propos, ainsi qu'en a témoigné M. Christian Scherer.[1090] Ayant reconnu que sa gestion des relations avec la clientèle était mauvaise, Boeing a logiquement choisi en 2004 de réorganiser toute l'équipe de vente de la Division des LCA et elle a licencié le chef des ventes, M. Toby Bright.[1091]

4.583 Troisièmement, les CE allèguent que des facteurs géopolitiques, comme le fait que des compagnies aériennes publiques répartissaient leurs commandes entre Boeing et Airbus, et d'autres décisions non fondées sur des considérations commerciales expliquaient que Boeing n'avait pas

[1083] CE, PCE, paragraphes 2260 à 2324; CE, réponse à la question n° 291 du Groupe spécial, paragraphes 307 à 314; CE, DDOC, paragraphes 118 à 149 et 168 à 172.
[1084] CE, PCE, paragraphes 1440 à 1458.
[1085] CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 322 à 427.
[1086] CE, PCE, paragraphes 1440 à 1467; CE, réponse à la question n° 116 du Groupe spécial, paragraphes 355 à 369; CE, DCE, paragraphe 672; CE, DDONC, paragraphes 314 à 316.
[1087] États-Unis, PCE, paragraphe 1446.
[1088] CE, réponse à la question n° 116 du Groupe spécial, paragraphes 355 à 369; CE, DCE, paragraphe 672; CE, DDONC, paragraphes 314 à 316.
[1089] CE, PCE, paragraphes 1459 à 1466; CE, réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 370 et 371.
[1090] CE, DDONC, paragraphe 322.
[1091] CE, DDONC, paragraphe 325.

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

remporté certaines campagnes de vente et/ou expliquent ses pertes de part de marché sur divers marchés géographiques.[1092]

4.584 Les CE font valoir que les États-Unis imputent indûment aux effets des subventions leur perte de part de marché dans divers pays où de tels facteurs sans lien avec les prix ou les produits sont déterminants dans le fait qu'Airbus remporte une vente.[1093]

4.585 Outre ces facteurs généraux de non-imputation qui ont eu une incidence sur de nombreuses campagnes de vente (et par conséquent sur la part de marché dans de nombreux pays tiers), il y a des facteurs particuliers de non-imputation qui ont influencé les résultats de campagnes de vente particulières. Par exemple, les CE font valoir que rien ne justifie que les États-Unis allèguent qu'ils ont perdu une part de marché, et n'ont pas lancé le 747X, à cause de la sous-cotation des prix pratiquée par Airbus dans le cadre des campagnes de vente de l'A380 auprès de Singapore Airlines, de Qantas et d'Emirates.[1094] Les États-Unis affirment qu'en l'absence des subventions alléguées, Boeing aurait lancé le 747X en 2000.[1095] Or, les CE notent que même si les États-Unis avaient raison, la première livraison du 747X aurait eu lieu en 2005, au plus tôt. Ainsi – eu égard à la propre affirmation des États-Unis – même si Boeing avait remporté ces trois ventes, les CE font valoir que cela n'aurait eu aucune incidence sur la baisse de la part de marché de Boeing au cours de la période de 2001 à 2004.[1096]

4.586 En outre, les CE rappellent qu'elles ont réfuté les allégations des États-Unis selon lesquelles Boeing a perdu une part de marché à cause de la sous-cotation des prix pratiquée par Airbus auprès d'easyJet (2002), South African Airways (2002), Thai Airways (2003), Iberia (2003), Air Berlin (2004) et Air Asia (2005).[1097] Elles notent qu'elles ont présenté de nombreuses réfutations des allégations des États-Unis concernant ces transactions.[1098] Et elles allèguent que les États-Unis n'ont pas démontré qu'Airbus avait sous-coté de manière notable son prix par rapport à celui de Boeing ni n'ont démontré que toute sous-cotation des prix (et le détournement ou l'entrave en résultant) était l'effet des subventions.[1099]

4.587 Les CE réfutent également les allégations juridiques et factuelles des États-Unis selon lesquelles il y a un détournement ou une entrave à l'échelle mondiale en ce qui concerne les parts du marché des LCA détenues par Boeing. Elles notent que les allégations des États-Unis n'ont aucun fondement juridique parce que l'entrave ou le déplacement n'est reconnu que sur les marchés de pays tiers au titre de l'article 6.3 b) et sur le marché communautaire au titre de l'article 6.3 a).[1100]

4.588 Les CE notent que, bien que les États-Unis fassent porter leurs allégations de détournement ou d'entrave sur les livraisons effectuées au cours de la période de 2001 à 2005, ils n'ont jamais produit d'élément de preuve de l'effet des subventions sur les commandes qui avaient généré ces

---

[1092] CE, réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 372 à 374.

[1093] CE, réponse à la question n° 206 du Groupe spécial, paragraphes 314 à 321; CE, réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 272 à 290.

[1094] CE, PCE, paragraphes 1701 à 1725. *Voir aussi* CE, PCE, paragraphes 1660 à 1725.

[1095] CE, PCE, paragraphes 1670 à 1672.

[1096] CE, PCE, paragraphes 1660 à 1725.

[1097] CE, PCE, paragraphes 1874 à 1898, 1902 à 1913, 1921 à 1932 et 2094 à 2112.

[1098] CE, PCE, paragraphes 1874 à 1898, 1902 à 1913, 1921 à 1932 et 2094 à 2112.

[1099] CE, PCE, paragraphes 1829 à 1833, 1837 à 1842, 1844 à 1847, 1850, 1854, 1855 à 1857, 1859 à 1862, 1864, 1866 à 1868, 1870 à 1873, 1875 à 1901, 1903 à 1913, 1915 à 1920, 1923 à 1931, 2095 à 2099, 2101 à 2108 et 2109 à 2112.

[1100] CE, réponse à la question n° 285 du Groupe spécial, paragraphes 234 à 240; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 285 du Groupe spécial, paragraphes 315 à 320.

livraisons, trois ans plus tôt pendant la période de 1998 à 2002.[1101] Elles soutiennent que l'absence de toute coïncidence temporelle entre les subventions FEM alléguées et le maintien par Boeing de sa part du marché des livraisons au cours de la période de 1996 à 2000 réfute les arguments des États-Unis selon lesquels les pratiques commerciales prédatrices alléguées rendues possibles par les subventions qu'Airbus a menées au cours de la période postérieure au 11 septembre (2001-2003) lui ont permis d'utiliser, d'après ce qu'ils allèguent, des subventions pour s'emparer d'une part de marché.[1102]

4.589 Cette absence de coïncidence temporelle est importante, selon les CE, parce qu'Airbus a reçu un FEM et lancé les modèles A320, A330 et A340 dès 1984.[1103] En 1996, tous les modèles A320, A330 et A340 dont il est allégué qu'ils ont été subventionnés étaient lancés, commandés et livrés depuis des années.[1104] Or, les CE ont dit que des données non contestées concernant la période de 1996 à 2003 montraient que Boeing avait détenu une part dominante de quelque 60 pour cent du marché des LCA unique inventé par les États-Unis pendant la période de 1996 à 2000.[1105] Elles indiquent qu'il aurait dû y avoir pendant la période de 1996 à 2000 les mêmes effets allégués des subventions que pendant la période de 2001 à 2003 et la période de 2004 à 2007.[1106] Or, elles notent que la part des commandes et des livraisons détenue par Boeing est restée de l'ordre de 60 pour cent au cours de la période de 1996 à 2000.[1107] Elles soulignent que pendant cette période, l'importance des subventions FEM alléguées était également supérieure à ce qu'elle était pendant la période de 2001 à 2003.[1108] Les CE ont noté que les États-Unis n'avaient jamais expliqué comment, alors que les mêmes subventions alléguées et leurs effets étaient présents au cours de la période de 1996 à 2000, il n'y avait eu aucune incidence négative apparente sur la part des commandes ou des livraisons détenue par Boeing pendant cette période.[1109]

4.590 Enfin, les CE font valoir que les affirmations des États-Unis selon lesquelles Airbus a, d'après les allégations, maintenu une "position dominante par rapport à Boeing" depuis 2001 sont fausses.[1110] Les données d'Airclaims allant jusqu'en 2007 montrent que sur un marché des LCA unique, la part moyenne d'Airbus dans les livraisons totales de LCA entre 2004 et 2007 est de 51 pour cent alors que celle de Boeing s'établit à 49 pour cent.[1111] Les parts moyennes de Boeing et d'Airbus dans les commandes totales de LCA entre 2004 et 2007 sont de 50 pour cent.[1112] Lorsqu'on examine

---

[1101] CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 322 à 427.

[1102] CE, réponse à la question n° 287 du Groupe spécial, paragraphes 257 à 271; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 287 du Groupe spécial, paragraphes 333 à 346.

[1103] CE, réponse à la question n° 287 du Groupe spécial, paragraphes 257 à 271; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 287 du Groupe spécial, paragraphes 333 à 346; CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 23 à 27.

[1104] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphes 23 à 27.

[1105] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, figure 5, paragraphe 23.

[1106] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 24.

[1107] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 24.

[1108] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 24.

[1109] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 25.

[1110] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 15.

[1111] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 17 et figure 1, paragraphe 16.

[1112] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 17 et figure 1, paragraphe 16.

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

séparément les marchés concurrentiels des LCA de 200 à 300 sièges et de 300 à 400 sièges, c'est Boeing, et non Airbus, qui détient le plus grand avantage concurrentiel ces dernières années. Sur le marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges, Airbus et Boeing sont à peu près à égalité, comme on peut s'y attendre de constructeurs membres d'un duopole dont les commandes et livraisons sont équivalentes.[1113] Cette concurrence entre Boeing et Airbus au cours des quatre dernières années tant en ce qui concerne les commandes que les livraisons fait partie des faits essentiels (tout comme les niveaux records des bénéfices et des commandes en attente enregistrés par Boeing à la fin de 2007) qui semblent indiquer que Boeing ne subit pas actuellement de détournement ou d'entrave.[1114]

4.591 Enfin, les CE font valoir que les résultats d'exploitation de Boeing à la fin de 2007 sont un facteur clé pour déterminer si la société subit un préjudice grave actuel. Étant donné que tous les créneaux de livraison de Boeing sont vendus pour les quatre prochaines années, et que Boeing produit à pleine capacité, l'allégation des États-Unis concernant un préjudice grave causé par une entrave et un détournement sur le marché communautaire et sur certains marchés de pays tiers doit être jugée sans fondement.

Réponses des CE aux allégations d'empêchement de hausses de prix et de dépression des prix formulées par les États-Unis

4.592 Les CE font valoir que les allégations d'empêchement notable de hausses de prix et de dépression notable des prix formulées par les États-Unis en ce qui concerne divers LCA de Boeing – le 737, le 767, le 777 et le 747 – ne sont pas fondées parce que les États-Unis n'établissent pas que les effets allégués sur les prix sont causés par des subventions communautaires alléguées ou sont "notables".[1115] En particulier, les CE ont indiqué que la très faible importance des subventions alléguées tout au long de la période de 2001 à 2007 et le fait que les subventions étaient vieilles de plusieurs décennies expliquaient, entre autres raisons, pourquoi les subventions alléguées ne pouvaient pas avoir causé un empêchement notable de hausses de prix ou une dépression notable des prix.[1116] Et, vu que les États-Unis ont admis qu'en l'absence d'Airbus il y aurait d'autres concurrents[1117], les CE affirment que les États-Unis ne font rien d'autre que spéculer lorsqu'ils supposent que la concurrence d'un constructeur autre qu'Airbus serait différente et n'aurait pas empêché des hausses des prix de Boeing ni déprimé ses prix dans une mesure similaire.[1118] Les CE notent que cela constitue, après tout, l'essence même de la concurrence.[1119]

4.593 Parmi les nombreux facteurs de non-imputation qui ont fait baisser les prix sur chacun des marchés de LCA où les États-Unis allèguent qu'il y a eu un empêchement notable de hausses de prix, les CE mentionnent, premièrement, l'effondrement de la demande après les événements du

[1113] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, figure 2, paragraphe 18.
[1114] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 19.
[1115] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, paragraphes 506 à 511; CE, réponse à la question n° 290 du Groupe spécial, paragraphes 298 à 306; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 237 du Groupe spécial, paragraphes 179 à 188; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 289 du Groupe spécial, paragraphes 386 à 390; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 290 du Groupe spécial, paragraphes 391 à 399.
[1116] CE, PCE, paragraphes 1792 à 1805, 2019 à 2023 et 2073 à 2076; CE, DCE, paragraphes 1031 à 1034.
[1117] CE, DCE, paragraphes 870 à 879; CE, réponse à la question n° 209 du Groupe spécial, paragraphes 462 à 464. *Voir aussi* CE, DCE, paragraphes 858 à 869.
[1118] CE, DCE, paragraphes 837 à 914.
[1119] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 71.

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

11 septembre, les annulations de livraisons qui en ont résulté et l'insuffisance des commandes qui, comme l'ont reconnu les participants au marché, ont fait baisser ou stagner les prix.[1120] Les CE présentent des éléments de preuve importants, y compris le témoignage non réfuté de M. Christian Scherer, Vice-Président exécutif d'Airbus SAS[1121], qui établissent que d'autres facteurs, tels que la stratégie de fixation des prix de Boeing et le lancement de LCA concurrents à bas prix, comme le 787, ont été principalement ou largement responsables de la baisse des prix des LCA alléguée par les États-Unis.[1122] Les CE notent qu'il existe une corrélation temporelle étroite entre les événements du 11 septembre et l'effondrement de la demande qui en a résulté, et les baisses des prix des LCA entre 2001 et 2002.[1123] L'ancien PDG de Boeing a déclaré que cette période correspondait à la "pire récession" de l'histoire de l'aviation commerciale.[1124]

4.594 Deuxièmement, les CE considèrent qu'un autre facteur essentiel autre que les subventions qui a eu une incidence notable sur la fixation des prix des LCA sur tous les marchés de LCA était **[***]**.[1125] Elles notent que les États-Unis eux-mêmes ont reconnu que **[***]** avait eu une incidence notable sur la fixation des prix des LCA sur tous les marchés de LCA.[1126]

4.595 Troisièmement, les CE font valoir que pendant la période de 2001 à 2002, le taux de change relativement favorable de l'euro par rapport au dollar EU a conféré à Airbus un avantage en matière de prix 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.[1127] Elles notent que le taux de change de l'euro par rapport au dollar EU entre 2000 et 2002 était de plus de 30 pour cent supérieur à celui en vigueur entre 2004 et 2006.[1128] En fait, les CE soulignent que l'avantage résultant du taux de change était exponentiellement supérieur à l'importance de toute subvention FEM alléguée pouvant être utilisée pour fixer des prix agressifs pendant les campagnes de vente.[1129]

4.596 Conjugué à la faiblesse de la demande au cours de la période de 2001 à 2003, ces facteurs expliquent de façon beaucoup plus vraisemblable la baisse des prix de Boeing que l'importance nulle ou *de minimis* des subventions alléguées.[1130]

4.597 Les CE font aussi valoir que le point de repère utilisé par les États-Unis pour évaluer l'existence alléguée des effets d'empêchement de hausses de prix et de dépression des prix des subventions – l'indice des prix à la production (IPP) des constructeurs d'aéronefs des États-Unis – était erroné.[1131] Elles considèrent que les États-Unis font erreur en concluant que leur IPP est à la fois une mesure des hausses de coûts enregistrées par Boeing et un indicateur des prix escomptés des LCA.[1132] En fait, l'IPP des États-Unis n'est ni l'un ni l'autre. Selon les CE, l'IPP des États-Unis est une notion théorique qui fournit peu de renseignements sur les coûts réels de construction des aéronefs de

[1120] CE, réponse à la question n° 116 du Groupe spécial, paragraphes 355 à 369.
[1121] CE, DDOC, paragraphes 173 à 177.
[1122] CE, DCE, paragraphes 1064 à 1076, 1148 à 1161 et 1166 à 1174.
[1123] CE, DDONC, paragraphe 325; CE, réponse à la question n° 288 du Groupe spécial, paragraphes 279 à 281.
[1124] CE, réponse à la question n° 116 du Groupe spécial, paragraphe 357.
[1125] CE, DDONC, paragraphe 326.
[1126] CE, DDONC, paragraphe 326.
[1127] CE, réponse à la question n° 205 du Groupe spécial, paragraphes 307 et 308.
[1128] CE, réponse à la question n° 205 du Groupe spécial, paragraphe 307.
[1129] CE, réponse à la question n° 205 du Groupe spécial, paragraphe 307.
[1130] CE, réponse à la question n° 116 du Groupe spécial, paragraphes 355 à 369; CE, DCE, paragraphes 1031 à 1034.
[1131] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, paragraphes 506 à 511; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 237 du Groupe spécial, paragraphes 179 à 188.
[1132] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, paragraphes 508 à 511.

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

Boeing, mais qui prend en compte les hausses générales des coûts des matériaux et de la main-d'œuvre des États-Unis en rapport avec les LCA.[1133] Autrement dit, il ne prend pas en compte le pays dans lequel Boeing s'approvisionne effectivement ni ne rend compte de l'évolution des coûts réels de Boeing résultant des mesures d'amélioration de l'efficience.[1134] En fait, les CE font valoir que malgré les réductions de coûts de Boeing au cours de la dernière décennie, l'IPP des États-Unis a constamment augmenté.[1135] Les CE estiment que, par conséquent, l'IPP des États-Unis ne peut pas être utilisé pour évaluer les coûts ni servir de fondement pour déterminer s'il y avait empêchement des hausses des prix ou dépression des prix de Boeing.[1136]

4.598 Par ailleurs, les CE expliquent que l'IPP des États-Unis augmente parallèlement à l'inflation alors que la fixation des prix réels des LCA est "fondée sur l'offre et la demande".[1137] Conséquence logique, les prix des LCA ne peuvent pas augmenter au même rythme que l'IPP des États-Unis.[1138] Les CE notent que les États-Unis le reconnaissent lorsqu'ils font valoir que "{d}u fait que la demande a considérablement augmenté {en 2006-2007}, on s'attendrait à ce que les prix aient considérablement augmenté".[1139] Elles concluent donc que du fait que les prix des LCA sont fonction d'un certain nombre de facteurs et fluctuent d'une année à l'autre, on ne peut pas dire qu'ils font l'objet d'un "empêchement de hausses de prix" – c'est-à-dire que leur augmentation est entravée ou bloquée – simplement parce qu'ils n'augmentent pas parallèlement à l'IPP des États-Unis.[1140] L'IPP des États-Unis ne peut pas non plus être pertinent pour évaluer la dépression des prix. En fait, les CE rappellent que, comme l'a reconnu l'Organe d'appel, la dépression des prix est un phénomène observable: les prix réels chutent.[1141] Aucun indice relatif aux coûts allégué n'est nécessaire pour évaluer dans quelle direction évoluent les prix réels.[1142]

4.599 Et même à supposer que l'IPP des États-Unis soit la mesure correcte par rapport à laquelle comparer les prix réels, les États-Unis doivent prouver que les prix de Boeing n'ont pas augmenté parallèlement à leur IPP à cause des subventions alléguées.[1143] Comme l'Organe d'appel l'a dit en conclusion, "{l}'effet – l'empêchement de hausses de prix {ou la dépression des prix} – doit résulter d'une chaîne de causalité qui est liée à la subvention incriminée".[1144] Les CE concluent que les États-Unis n'ont pas établi l'existence de cette chaîne de causalité.[1145] Ils supposent simplement que le fait que Boeing n'a pas augmenté ses prix parallèlement à l'augmentation de leur IPP est le résultat des

---

[1133] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, paragraphes 506 à 511.
[1134] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, paragraphe 510.
[1135] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, paragraphes 506 à 511; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 237 du Groupe spécial, paragraphes 179 à 188.
[1136] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, paragraphes 506 à 511; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 237 du Groupe spécial, paragraphes 179 à 188.
[1137] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 237 du Groupe spécial, paragraphe 388.
[1138] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, paragraphes 506 à 511; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 237 du Groupe spécial, paragraphes 179 à 188.
[1139] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, paragraphes 506 à 511; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 237 du Groupe spécial, paragraphes 179 à 188.
[1140] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 67.
[1141] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 58.
[1142] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 67.
[1143] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 69.
[1144] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 69.
[1145] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 69.

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

subventions alléguées.[1146] En particulier, lorsque les prix des LCA n'augmentent pas au même rythme que leur IPP, les États-Unis imputent l'écart de prix aux subventions alléguées.[1147] Or, lorsque les prix des LCA augmentent à un rythme plus soutenu que leur IPP, ils ne l'imputent pas à l'absence de subventions influant sur le marché, mais imputent facilement cette hausse des prix aux conditions favorables du marché.[1148] Les États-Unis ne peuvent pas concilier ces deux positions.[1149]

4.600 S'agissant des allégations des États-Unis concernant l'empêchement des hausses des prix de LCA particuliers de Boeing, les CE expliquent que des éléments de preuve non contestés montrent que le lancement par Boeing du 787, en remplacement du 767, dépassé, a eu pour effet de déprimer les prix du Boeing 767.[1150] En outre, elles soulignent que l'absence de lien de causalité est encore démontrée par le fait qu'il n'y avait pas de concurrence entre l'A330 et le Boeing 767 pendant la période de 2004 à 2006.[1151] Les CE affirment donc que les prix obtenus par Boeing pour le 767 – et partant, tout empêchement de hausses de prix ou dépression des prix allégué – étaient attribuables à d'autres facteurs non liés aux subventions.[1152]

4.601 Concernant l'empêchement de hausses de prix/la dépression des prix dont il est allégué que le 747 a fait l'objet, les CE font valoir que les éléments de preuve démontrent que d'autres facteurs non liés aux subventions étaient responsables du fait que les prix du 747 de Boeing n'avaient pas augmenté au même rythme que l'IPP des États-Unis au cours de la période de 2001 à 2006.[1153] En plus de présenter des éléments de preuve démontrant qu'Airbus n'était même pas impliquée dans la plupart des commandes de 747 qui, d'après les allégations, avaient été obtenues à des prix dont la hausse avait été empêchée[1154], les CE ont fourni de nombreux éléments de preuve (non réfutés) qui démontrent que toutes pressions sur les prix du Boeing 747 étaient causées par[1155]:

- le fait que le 747 était presque à la fin de son cycle de vie[1156];
- le fait que la circulation aérienne mondiale avait évolué au cours de la dernière décennie, les services de long courrier entre plaques tournantes ayant perdu de leur importance[1157]; et
- l'effet d'événements géopolitiques tels que la guerre du Golfe de 1991, la crise financière asiatique de 1997 et les attaques terroristes de septembre 2001 sur la demande de 747.[1158]

[1146] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 69.
[1147] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 69.
[1148] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 69.
[1149] CE, observations sur États-Unis – observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, paragraphe 69.
[1150] CE, PCE, paragraphes 2000 à 2010.
[1151] CE, PCE, paragraphes 2011 à 2015.
[1152] CE, PCE, paragraphes 2000 à 2023.
[1153] CE, PCE, paragraphes 1726 à 1758.
[1154] CE, PCE, paragraphes 1728 à 1738; PDOC, paragraphe 52.
[1155] CE, PCE, paragraphes 1739 à 1757.
[1156] CE, PCE, paragraphes 1752 à 1756.
[1157] CE, PCE, paragraphes 1745 à 1751.
[1158] CE, PCE, paragraphes 1741 à 1745.

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

4.602 S'agissant des prix du 777, les CE notent que les États-Unis reconnaissent que la "combinaison de facteurs particuliers du marché … paraît avoir été d'une importance suffisante pour **[***]**".[1159] Ayant examiné les conditions de concurrence dans la branche de production, les CE font donc valoir que les États-Unis reconnaissent qu'il n'y a pas eu d'empêchement notable des hausses des prix ou de dépression notable des prix du Boeing 777 en 2006.[1160]

4.603 L'absence de lien de causalité pour les allégations d'empêchement de hausses de prix/de dépression des prix formulées par les États-Unis est en outre démontrée, selon les CE, par les bénéfices records enregistrés et les bénéfices futurs prévus par Boeing à la fin de 2007. Les CE rappellent que les bénéfices de Boeing au cours de la période de 2005 à 2007 étaient fondés sur les prix obtenus pour les commandes de LCA enregistrées pendant la période de 2001 à 2004, du fait de l'écart moyen de trois ans entre les commandes et les livraisons qui existait à l'époque. Les CE considèrent que les marges bénéficiaires sans précédent enregistrées par Boeing au cours de la période de 2006 à 2007 sont incompatibles avec l'argument des États-Unis selon lequel il y a eu un empêchement notable des hausses des prix de Boeing au cours de la période précédente de 2002 à 2004. En fait, les marges d'exploitation enregistrées par Boeing en 2006 ont été supérieures aux marges de n'importe quelle année précédente depuis 1995, et celles de 2007 et 2008 devraient atteindre des niveaux "records".[1161]

4.604 Les CE affirment qu'il n'y a pas non plus d'éléments de preuve d'un empêchement notable de hausses de prix dans le cas des commandes enregistrées pendant la période la plus récente de 2006 à 2007. En fait, elles notent que les prix de vente des LCA de Boeing ont **[***]**. En avril 2007, le PDG de Boeing a dit que les prix de ses LCA aujourd'hui étaient "meilleurs que deux ou trois ans plus tôt".[1162] En juin 2007, un dirigeant de Boeing a expliqué que cette dernière était "satisfaite des prix qu'elle ob{tenait} maintenant".[1163] Eu égard à l'amélioration des prix, Boeing a prévu vers la fin de 2007 que ses marges d'exploitation records non seulement se maintiendraient mais continueraient d'augmenter.[1164] Ces prix en hausse sont compatibles avec les niveaux records de la demande de 737, 787 et 777 de Boeing au cours de la période de 2005 à 2007. Compte tenu de cette forte demande, les CE estiment qu'Airbus n'était pas incitée à baisser ses prix pendant les campagnes de vente où elle concurrençait Boeing au cours de la période de 2005 à 2007. Et même si elle l'avait été, l'importance nulle ou *de minimis* de toutes subventions par aéronef dont il est allégué qu'elles étaient à sa disposition serait trop faible pour causer des effets notables sur les prix.

4.605 Enfin, même à supposer que le Groupe spécial conclue qu'il existait un empêchement notable de hausses de prix au cours de la période de 2001 à 2005, cet empêchement n'est plus "notable", c'est-à-dire "important ou significatif", compte tenu des résultats financiers actuels de Boeing. Et même si Boeing subissait un préjudice minime sous la forme d'une baisse des recettes perçues aujourd'hui à cause d'empêchements de hausses de prix lors de ventes antérieures – ce qui n'est pas le cas – ce préjudice ne pourrait pas être considéré comme "grave", au sens des articles 5 c) et 6.3 de l'Accord SMC.[1165]

[1159] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 282 du Groupe spécial, paragraphe 308.
[1160] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 282 du Groupe spécial, paragraphe 308.
[1161] *Voir*, par exemple, CE, DCE, paragraphes 1148 à 1174; CE, réponse à la question n° 261 du Groupe spécial.
[1162] CE, DDONC, paragraphes 424 à 431.
[1163] CE, DDONC, paragraphes 424 à 431.
[1164] CE, réponses aux questions n° 210 et 214 du Groupe spécial; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 210 du Groupe spécial.
[1165] *Voir*, par exemple, CE, DDONC, paragraphes 424 à 431.

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

f) Conclusions

4.606 Les CE soutiennent qu'elles ont démontré qu'aujourd'hui (à la fin de 2007), il n'y a pas d'effets défavorables actuels pour les intérêts des États-Unis, y compris de Boeing. La part généralement dominante des marchés de LCA détenue par Boeing à un moment où la demande augmente spectaculairement, le nombre record de ses commandes en attente, ses longs délais pour l'obtention de créneaux de livraison des aéronefs, ses marges bénéficiaires élevées dont il est prévu qu'elles atteignent des niveaux records, le niveau record de ses commandes, les prix croissants qu'elle perçoit pour ses LCA, et ses nombreux autres indicateurs financiers et commerciaux qui augmentent rapidement le démontrent de façon probante.[1166] Les CE font valoir qu'elles ont montré que l'importance actuelle par aéronef de toutes subventions FEM alléguées mises à la disposition d'Airbus SAS pour les modèles A320, A330 et A340 est *de minimis*, voire même inexistante, et que, compte tenu de leur nature et des conditions de concurrence actuelles, ces subventions ne peuvent pas être la cause des effets défavorables allégués. Les subventions alléguées pour l'A380, qui ne concurrence aucun produit de Boeing, ne peuvent pas causer d'effets défavorables actuels. Et l'A350-XWB n'est pas subventionné.[1167] En tout état de cause, Airbus bien souvent n'était pas incitée – étant donné, par exemple, qu'elle avait pour cinq ans de commandes en attente concernant les LCA monocouloir – à utiliser une subvention disponible pour fixer de façon agressive les prix de ses LCA, ni n'en avait l'occasion – étant donné l'absence généralisée de concurrence pour les ventes de LCA. De plus, les CE affirment qu'elles ont démontré qu'étant donné l'incidence de nombreux facteurs autres que les subventions, les effets de prix subventionnés allégués n'étaient pas le facteur déterminant dans les campagnes de vente mentionnées par les États-Unis pour prouver l'existence d'effets défavorables.[1168]

4.607 Mais à supposer même, pour les besoins de l'argumentation, que toutes subventions alléguées accordées à Airbus aient eu pour effet de faire perdre certaines ventes à Boeing entre 1999 et 2005, ces "pertes de ventes" alléguées ne sont pas notables aujourd'hui étant donné que le nombre de commandes en attente de Boeing est élevé et que Boeing a vendu la totalité des créneaux proches offerts dans le cadre des commandes "perdues" à d'autres clients à des prix probablement plus élevés. De la même manière, l'empêchement antérieur de hausses de prix n'est plus "notable" à la fois parce que les prix ont généralement augmenté entre 2004-2005 et 2006-2007 et parce que les marges d'exploitation de Boeing en 2006-2007, qui sont liées en grande partie aux livraisons actuelles faites suite aux commandes enregistrées entre 2002 et 2005, se situent à des niveaux records ou presque.[1169] Dans l'intervalle, les États-Unis refusent fermement de montrer comment – compte tenu de leur âge, nature et importance – les subventions alléguées ont causé les pertes de ventes, l'empêchement de hausses de prix et le détournement particuliers qui ont, d'après leurs allégations, existé pendant la période de 1999 à 2005. En fait, leurs arguments concernant le lien de causalité – y compris l'hypothèse contrefactuelle du "lien de causalité antérieur", qui repose incorrigiblement sur des conjectures et qui fait disparaître Airbus et les 40 années d'évolution du marché des LCA – se résument à qualifier de "subventionnés" tous les produits d'Airbus et à présumer ensuite qu'ainsi étiquetés, ils causent les torts allégués en matière de concurrence.[1170]

4.608 Les CE font valoir que les États-Unis formulent des allégations catégoriques contre plus de 70 mesures et allèguent que celles-ci sont des subventions prohibées ou des subventions causant des effets défavorables pour leurs intérêts concernant les LCA. En même temps, toutefois, ils choisissent d'ignorer les caractéristiques du marché des LCA et le cadre juridique pertinent qu'ils ont accepté, à savoir l'Accord de 1979 et l'Accord de 1992 qui traitent spécifiquement des LCA. À de nombreuses

[1166] CE, déclaration finale, deuxième réunion, résumé analytique, paragraphe 11.
[1167] CE, déclaration finale, deuxième réunion, résumé analytique, paragraphe 12.
[1168] CE, déclaration finale, deuxième réunion, résumé analytique, paragraphe 13.
[1169] CE, déclaration finale, deuxième réunion, résumé analytique, paragraphe 14.
[1170] CE, déclaration finale, deuxième réunion, résumé analytique, paragraphe 15.

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

reprises, les États-Unis n'identifient pas les bons bénéficiaires des subventions alléguées et, ce faisant, ne fournissent pas d'éléments *prima facie* démontrant en quoi les subventions alléguées apportent des avantages au producteur communautaire de LCA dont ils allèguent qu'il cause des effets défavorables pour leurs intérêts. Enfin, les CE estiment que les États-Unis ne démontrent pas l'existence d'un "rapport réel et substantiel de cause à effet" entre les subventions alléguées et les effets défavorables dont ils allèguent l'existence – allégation qui est contraire à la réalité économique, étant donné que la situation financière de Boeing est excellente.[1171]

4.609 Les CE considèrent que les arguments formulés par les États-Unis dans le présent différend reposent sur des présomptions sans fondement et des raccourcis en matière de preuve.[1172] Lorsque le Groupe spécial évaluera si les États-Unis se sont acquittés de la charge qui leur incombait d'établir l'existence d'un lien de causalité par des éléments de preuve positifs, elles lui demandent respectueusement de garder à l'esprit certaines des extrapolations portant le plus à conséquence et les plus injustifiées faites par les États-Unis.[1173] En particulier, les États-Unis:

- choisissent de grouper des produits subventionnés et des produits similaires sans que les éléments de preuve concernant leurs caractéristiques physiques, leurs performances et leur prix, la perception des participants au marché, y compris de Boeing et d'Airbus, et les rapports de concurrence effectifs existant entre ces produits ne le justifient;

- ne font aucun cas de la nature, de l'âge, de l'importance et de l'incidence dissimilaires des prêts FEM individuels consentis par les pouvoirs publics de quatre pays différents sur une période de 40 ans, pour invoquer l'effet allégué d'un "programme d'aide au lancement" inexistant;

- ne font aucun cas de la nature, de l'âge, de l'importance et de l'incidence dissimilaires des subventions alléguées prenant la forme de mesures relatives à l'infrastructure, de prêts de la BEI, de dons à la recherche et à la technologie, d'apports de capitaux et de mesures de restructuration, en alléguant que ces mesures ont toutes le même effet que le "programme d'aide au lancement", et renforcent simplement l'effet de ce programme;

- ne font aucun cas de l'évolution des conditions de concurrence sur les marchés de LCA et centrent presque exclusivement leurs allégations sur des données concernant les campagnes de vente, les prix et les parts de marché pour la période antérieure de 1999 à 2005, plutôt que pour 2006/07, qui est la période de référence appropriée;

- ne procèdent pas à l'évaluation requise du lien de causalité par campagne de vente, escamotant de ce fait les nombreux facteurs qui influent sur l'issue de la vente d'un LCA et la fixation de son prix;

- refusent de déterminer l'importance des subventions par aéronef dont, d'après leurs allégations, Airbus dispose aujourd'hui pour influer sur les décisions en matière de prix prises dans des campagnes de vente individuelles, et au lieu de cela, font abstraction des principes bien établis d'imputation et d'amortissement, de l'Accord SMC, de la pratique en matière de droits compensateurs et de la logique pour

[1171] CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 93.
[1172] CE, DDFC, paragraphe 23.
[1173] CE, DDFC, paragraphe 23.

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

employer la méthode des "intérêts composés" afin de déduire un montant de subventionnement "dépassant largement les 100 milliards de dollars"; et

- admettent qu'il existerait une concurrence active, mais ensuite ne tiennent pas compte de l'incidence de la concurrence lorsqu'ils supposent que chaque vente que Boeing ne remporte pas est une "vente perdue" à cause des subventions alléguées accordées à Airbus et que chaque prix qui est inférieur au "prix attendu" des États-Unis l'est uniquement à cause des subventions alléguées accordées à Airbus.[1174]

4.610 Si l'on considère aussi les éléments de preuve positifs présentés par les CE – qui démontrent, entre autres choses, l'absence d'effets défavorables actuels et l'absence de lien de causalité entre les mesures contestées et des effets allégués quelconques – les États-Unis ne peuvent pas avoir raison de cette réfutation.[1175]

4.611 Les CE demandent que le Groupe spécial rejette toutes les allégations formulées par les États-Unis dans le présent différend.[1176]

V. ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES

5.1 Les arguments des tierces parties, à savoir l'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, la Corée et le Japon, sont exposés dans leurs communications écrites et orales au Groupe spécial ainsi que dans leurs réponses aux questions. Les arguments des tierces parties, fondés sur les résumés qu'elles ont présentés conformément au paragraphe 13 des procédures de travail du Groupe spécial, sont exposés dans la présente section.[1177]

A. AUSTRALIE

5.2 Dans sa communication en tant que tierce partie, l'Australie indique que la présente procédure soulève des questions systémiques majeures ainsi que des questions d'interprétation du droit importantes. Dans sa communication, elle s'est concentrée sur un petit nombre de questions. Toutefois, elle souligne que le fait qu'elle n'a pas formulé d'observations sur une question particulière ne devrait pas être considéré comme indiquant qu'elle accepte les vues de l'une ou l'autre partie sur cette question.[1178]

1. Les Accords de 1979 et de 1992

a) Les Accords de 1979 et de 1992 en tant que législation applicable

5.3 L'Australie estime que l'argument des CE selon lequel les Accords de 1979 et de 1992 constituent une législation qui est applicable au présent différend appelle un examen de la position de ces accords par rapport à l'Accord sur l'OMC.[1179] Elle note que l'Accord de 1979 est l'un des accords commerciaux plurilatéraux énumérés à l'Annexe 4 de l'Accord sur l'OMC. Les Accords commerciaux plurilatéraux sont énumérés à l'Appendice 1 du Mémorandum d'accord en tant qu'accords visés par le

[1174] CE, déclaration finale, deuxième réunion, résumé analytique, paragraphe 16.
[1175] CE, déclaration finale, deuxième réunion, résumé analytique, paragraphe 17.
[1176] CE, DCE, résumé analytique, paragraphe 75. *Voir aussi* CE, PCE, résumé analytique, paragraphe 94.
[1177] La Chine et la Corée n'ont pas présenté de résumés analytiques de leurs déclarations orales. L'exposé fait donc référence au texte intégral de leurs déclarations orales.
[1178] Résumé analytique de la communication de l'Australie en tant que tierce partie (ci-après Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique), paragraphe 1.
[1179] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 2.

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

Mémorandum d'accord, à condition que les parties à chacun des Accords aient adopté une décision établissant les modalités d'application du Mémorandum d'accord à l'accord en question. L'Australie note que les parties à l'Accord de 1979 n'ont pas adopté de décision de ce type. Par conséquent, l'Accord de 1979 n'est pas un accord visé par le Mémorandum d'accord.[1180]

5.4 L'Australie note que les CE affirment que l'Accord de 1992 peut être invoqué en tant que moyen de défense dans le présent différend, faisant valoir que l'article 7:2 du Mémorandum d'accord permet de tirer des moyens de défense d'un droit autre que celui de l'OMC. Or, l'article 7:2 ne traite que des moyens de défense fondés sur les accords visés cités par les parties à un différend, et non des moyens de défense fondés sur des accords non visés.[1181] L'Australie souligne que l'Organe d'appel a clairement indiqué, à la lumière de l'article 7:2 du Mémorandum d'accord, que le Mémorandum d'accord s'appliquait uniquement aux accords visés. Les groupes spéciaux n'ont pas pour fonction de chercher à clarifier les dispositions d'accords non visés. L'Accord de 1979 entre dans cette dernière catégorie. L'Accord de 1992 entre aussi dans cette dernière catégorie. Selon l'Australie, dans le présent différend, le Groupe spécial devrait s'abstenir d'utiliser le système de règlement des différends de l'OMC pour déterminer les droits et obligations énoncés dans les Accords de 1979 et de 1992.[1182]

b) Les Accords de 1979 et de 1992 en tant qu'aides pour l'interprétation de l'Accord SMC

5.5 L'Australie note que les CE se fondent sur l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne pour étayer leur argument selon lequel les Accords de 1979 et de 1992 peuvent être utilisés comme aide pour l'interprétation de l'Accord SMC.[1183] Elle n'estime pas que les règles de droit international contenues dans les Accords de 1979 et de 1992, qui sont uniquement applicables dans les relations entre des sous-groupes de parties à l'Accord SMC, puissent être prises en considération en vertu de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne pour interpréter l'Accord SMC. De façon plus générale, compte tenu que l'application de l'article 31.3 c) peut avoir des implications systémiques importantes pour le système de règlement des différends de l'OMC, l'Australie estime que, dans le présent différend, le Groupe spécial devrait aborder la question avec une certaine prudence.[1184]

5.6 À la réunion du Groupe spécial avec les tierces parties, l'Australie a noté que le Groupe spécial n'{avait} pas jugé nécessaire de déterminer si l'Accord de 1992[1185] entrait dans le champ d'application de l'article 31.3 c) de la *Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969*. Si le Groupe spécial devait avoir des motifs de considérer l'application de cette disposition, elle réaffirme son point de vue selon lequel l'Accord de 1979[1186] et l'Accord de 1992 ne sont pas couverts par l'article 31.3 c). Aucun des deux accords n'est une règle de droit international applicable dans les relations entre toutes les parties à l'Accord SMC, ainsi que l'exige l'article 31.3 c).[1187] L'Australie note que dans sa décision préliminaire, le Groupe spécial dit expressément qu'il ne répond pas à certains

[1180] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 3.
[1181] Résumé analytique de la déclaration liminaire de l'Australie à la réunion avec les tierces parties (ci-après Australie, déclaration liminaire, résumé analytique), paragraphe 3.
[1182] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 4.
[1183] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 5.
[1184] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 6.
[1185] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 1, mentionnant l'*Accord de 1992 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.*
[1186] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 1, mentionnant l'*Accord de 1979 relatif au commerce des aéronefs civils*.
[1187] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 1.

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

arguments avancés par les CE concernant la pertinence de l'article 4 de l'Accord de 1992.[1188] Selon elle, le Groupe spécial devrait rejeter ces arguments.[1189] Enfin, l'Australie observe que dans sa décision préliminaire, le Groupe spécial a traité assez longuement l'argument des CE selon lequel l'Accord de 1992 donne lieu à un estoppel. Elle fait remarquer qu'aucune allégation d'estoppel n'a été acceptée par un groupe spécial ou par l'Organe d'appel. Elle n'accepte pas la position des CE concernant l'estoppel dans le présent différend.[1190]

2. Applicabilité de l'Accord SMC aux subventions antérieures à 1995

5.7 L'Australie note que les États-Unis affirment que des subventions ont été accordées par les CE pendant un certain nombre de décennies, la première ayant été l'aide au lancement accordée pour le développement du premier aéronef civil gros porteur (LCA) de la famille Airbus, l'A300, dans les années 1970.[1191] Elle soutient qu'étant donné qu'un certain nombre de ces subventions alléguées ont été accordées avant l'entrée en vigueur de l'Accord SMC le 1er janvier 1995, la question se pose de savoir si ces subventions alléguées relèvent à bon droit de l'Accord SMC.[1192]

5.8 L'Australie note que l'article 28 de la Convention de Vienne dispose qu'en l'absence d'intention contraire, une partie n'est pas liée par un traité en ce qui concerne "une situation qui avait cessé d'exister" avant l'entrée en vigueur du traité pour cette partie. L'utilisation du terme "situation" suggère quelque chose qui subsiste et continue dans le temps. L'article 28 implique aussi nécessairement qu'en l'absence d'intention contraire, les obligations découlant d'un traité s'appliquent bien à une "situation" qui n'a pas cessé d'exister.[1193] L'Australie considère que dans le présent différend, le Groupe spécial devrait s'inspirer des indications fournies par l'Organe d'appel en ce qui concerne l'article 28 de la Convention de Vienne pour déterminer si les versements effectués avant l'entrée en vigueur de l'Accord SMC peuvent à juste titre être considérés comme faisant partie d'une "situation" ou d'un continuum de subventions qui a continué à exister après l'entrée en vigueur de l'Accord SMC.[1194]

3. Subordination en fait aux exportations

5.9 L'Australie note que les États-Unis allèguent que l'aide au lancement accordée à Airbus pour les modèles A380, A340-500/600 et A330-200 était subordonnée en fait aux résultats à l'exportation et que, par conséquent, c'est une subvention prohibée au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. Elle considère que lorsqu'ils formulent cet argument, les États-Unis s'attachent principalement à la propension à exporter le produit LCA au détriment d'un examen de la configuration globale des faits. Selon elle, cela conduit à une application erronée des indications données par l'Organe d'appel en ce qui concerne la subordination aux exportations, ainsi que des constatations du Groupe spécial dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II*.[1195]

5.10 L'Australie rappelle que, pour déterminer qu'il y a subordination aux exportations, il faut établir l'existence de trois éléments: 1) l'octroi d'une subvention; 2) qui est "lié"; 3) aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues. Le deuxième élément est au cœur même de la règle de

[1188] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 2, mentionnant la décision préliminaire (WT/DS316), 11 juillet 2007, paragraphe 58.
[1189] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 2.
[1190] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 4, mentionnant la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 41.
[1191] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 7.
[1192] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 8.
[1193] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 9.
[1194] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 10.
[1195] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 11.

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

droit et doit être examiné indépendamment du troisième élément et des éléments de preuve de la vocation exportatrice. Par conséquent, les éléments de preuve indiquant qu'un produit est par nature destiné à l'exportation étayent l'établissement de l'existence d'un rapport de conditionnalité mais ne sont pas concluants quant à ce deuxième élément.[1196]

5.11 La deuxième phrase de la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a) indique explicitement que le simple fait qu'une subvention est accordée à des entreprises qui exportent ne peut pas en lui-même étayer une constatation de l'existence d'une subordination aux exportations. Cela ne signifie pas que la propension à exporter n'est pas pertinente pour l'analyse de la subordination – cela signifie simplement que ce n'est qu'un fait parmi d'autres à prendre en considération. Dans la présente affaire, il est nécessaire d'examiner soigneusement les éléments de preuve utilisés pour étayer l'existence d'une subordination aux exportations et le poids qui devrait leur être accordé. Si une importance excessive était accordée à la propension à exporter, cela réduirait à néant la deuxième phrase de la note de bas de page 4.[1197]

5.12 Selon l'Australie, il y a deux grandes failles dans l'analyse que les États-Unis font de la subordination en fait aux exportations dans la présente affaire. Premièrement, en se concentrant sur la propension à exporter, les États-Unis amalgament les ventes de produits en général et les ventes à l'exportation. Cela conduit à la conclusion erronée que les résultats en matière de ventes correspondent aux résultats à l'exportation. Deuxièmement, les États-Unis se concentrent sur l'obligation contractuelle de rembourser le prêt et son rapport avec les résultats en matière de ventes. Toutefois, d'après les faits présentés, on ne voit pas très bien dans quelle mesure le remboursement de l'aide au lancement est obligatoire. En outre, il apparaît qu'Airbus bénéficie du versement de l'aide au lancement que des ventes soient réalisées ou non. Par conséquent, les États-Unis n'ont pas expliqué pourquoi l'existence d'un lien entre l'obligation de rembourser le prêt et les résultats en matière de ventes établissait l'existence d'un lien entre l'octroi d'une subvention alléguée et les résultats à l'exportation.[1198]

5.13 L'Australie souligne que pour satisfaire au critère juridique de la subordination aux exportations énoncé dans la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1, le rapport de conditionnalité entre l'octroi de la subvention et les résultats à l'exportation est déterminant. Elle fait observer que dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a noté que pour que la subordination aux exportations soit établie, le rapport de subordination exigé "{devait} être *déduit*{} de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention, dont aucun ne ser{ait} probablement à lui seul déterminant dans un cas donné".[1199] Selon l'Australie, ces faits pertinents pourraient comprendre ce qui suit: une analyse de la nature du produit; la conception et la forme de la subvention; la propension à l'exportation du produit; les prescriptions de résultats ou les conditions attachées à l'octroi de la subvention; toute distinction établie entre les ventes sur le marché intérieur et les ventes à l'exportation en ce qui concerne les prescriptions en matière de remboursement; les prescriptions relatives au niveau de ventes par rapport à la demande intérieure; et les déclarations officielles des pouvoirs publics faisant état du motif de l'octroi des subventions. La possibilité que certaines ventes puissent aussi ne pas comporter d'exportation ne pourrait pas rompre le lien avec les exportations prévues.[1200]

[1196] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 12.
[1197] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 13.
[1198] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 14.
[1199] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 5, mentionnant le rapport *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.
[1200] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 6, mentionnant la deuxième communication des États-Unis du 28 juin 2007, paragraphe 244.

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

5.14 L'Australie estime que la description que les États-Unis font des résultats à l'exportation comme étant un "échange d'engagements"[1201] correspond à un critère moins rigoureux que celui qui est exigé par la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1. L'analyse par le Groupe spécial du rapport de conditionnalité entre l'octroi de la subvention et les résultats à l'exportation devrait être fondée sur la configuration globale des faits. Les contrats de prêt peuvent renfermer des dispositions en vertu desquelles Airbus promet de rembourser les prêts sur la base des ventes. La question est donc de savoir dans quelle mesure le texte de ces contrats est représentatif de la véritable nature des prêts, et dans quelle mesure on peut dire que l'octroi de la subvention est subordonné à la promesse d'un remboursement sur la base des ventes à l'exportation.[1202]

5.15 L'Australie considère qu'un facteur pertinent pour déterminer dans quelle mesure les objectifs de vente ou de production équivalent à des résultats à l'exportation est le moment auquel le remboursement des prêts est exigible. Par exemple, si les prêts exigent un certain niveau de ventes qui ne peut être atteint que par l'exportation, alors cela indique que les prescriptions de résultats requièrent des exportations.[1203]

5.16 L'Australie ne pense pas que les "motivations" ou "raisons" sont nécessairement dénuées de pertinence pour le critère relatif à la subordination en fait aux exportations.[1204] Ces "motivations" ou "raisons" peuvent être établies de façon objective à partir des déclarations officielles des pouvoirs publics et peuvent éclairer la question de savoir si l'octroi de la subvention est lié aux exportations.[1205]

5.17 L'Australie considère que l'approche des CE, à savoir que pour être subordonnée aux résultats à l'exportation, une subvention doit être une "conséquence des" résultats à l'exportation[1206], affaiblit sérieusement le critère régissant la subordination en fait aux exportations qui est énoncé dans la première phrase de la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1. Le fait que l'octroi d'une subvention n'est pas la conséquence d'exportations effectives ne signifie pas que l'octroi d'une subvention n'est pas lié aux résultats à l'exportation ni, par conséquent, subordonné aux résultats à l'exportation au sens de l'Accord SMC.[1207]

5.18 L'Australie relève que les CE ont exprimé certaines préoccupations légitimes concernant la probabilité de la propension à exporter dans le cas des petites économies dépendantes des exportations ou dans le cas d'un marché mondial.[1208] Elle estime que la deuxième phrase de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC est pertinente à cet égard. La propension à exporter n'est qu'un élément de la démonstration de l'existence du rapport de conditionnalité ou de dépendance requis entre l'octroi d'une subvention et les résultats à l'exportation. Encore faut-il établir la subordination. La propension à exporter ne doit pas être confondue avec la subordination aux exportations et elle doit être évaluée sur la base d'une analyse de la configuration globale des faits. L'établissement de l'existence d'un rapport de subordination permet de différencier des situations où la taille de l'économie d'un pays et sa dépendance générale à l'égard des exportations donneraient lieu à une constatation positive de

[1201] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 7, mentionnant la deuxième communication des États-Unis du 28 juin 2007, paragraphes 134, 142, 161 à 167 et 136, et 210 à 214.
[1202] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 7.
[1203] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 8.
[1204] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 9, mentionnant la deuxième communication des États-Unis du 28 juin 2007, paragraphes 231 et 232.
[1205] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 9.
[1206] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 10, mentionnant la deuxième communication des États-Unis du 28 juin 2007, paragraphes 144 et 148 à 160.
[1207] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 10.
[1208] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 11, mentionnant la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 228 à 231.

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

l'existence d'une propension à exporter et, par là même, à une discrimination à l'égard des petites économies dépendantes des exportations.[1209]

5.19 L'Australie note que pour les CE, le terme "prévues" figurant dans la note de bas de page 4 de l'Accord SMC renvoie à des exportations qui n'ont pas encore eu lieu au moment où la subvention est réputée exister mais qui seront effectuées ultérieurement.[1210] Elle estime que cette interprétation est problématique car elle exige une analyse après coup et fait des exportations "prévues" des exportations "effectives". Le sens ordinaire du terme "prévoir" comporte un élément de probabilité, à savoir qu'il est probable que les exportations seront effectuées mais qu'il se peut qu'elles ne le soient pas. De plus, l'Organe d'appel a constaté qu'il ne suffisait pas de démontrer seulement que les pouvoirs publics accordant une subvention prévoyaient que des exportations en résulteraient.[1211,1212]

4. Effets défavorables

5.20 L'Australie note que les États-Unis allèguent que l'octroi des subventions alléguées à Airbus par les CE et les pouvoirs publics liés à Airbus a causé des effets défavorables pour leurs intérêts au sens de l'article 5 de l'Accord SMC.[1213]

a) Questions temporelles concernant l'allégation d'effets défavorables des États-Unis

5.21 L'Australie considère qu'il y a deux questions temporelles en rapport avec l'allégation d'effets défavorables des États-Unis. Premièrement, la question de savoir si les effets défavorables devraient être évalués au moment où le Groupe spécial prend une décision ou au moment où il est établi. Deuxièmement, la question de savoir ce qu'est une période dûment représentative pour évaluer les effets défavorables. Selon l'Australie, pour répondre à ces questions dans le présent différend, le Groupe spécial devrait s'inspirer des indications données dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*.[1214] L'Australie note que la Partie III de l'Accord SMC fournit des indications minimales quant à la période spécifique sur laquelle doit porter une évaluation des effets défavorables. Le rapport sur le différend *États-Unis – Coton upland* mentionne une "période récente"[1215] mais ne précise pas quelle devrait être la durée de cette période. Toutefois, il semble effectivement être donné à entendre dans cette affaire que l'examen d'événements survenus pendant une période de plus d'une année fournit une base plus solide pour une évaluation et replace les événements dans un contexte temporel plus large.[1216]

5.22 Selon l'Australie, la période de référence appropriée s'agissant des effets défavorables doit être évaluée au cas par cas compte tenu de tous les faits et circonstances pertinents. Les facteurs pertinents comprennent les suivants: a) une allégation selon laquelle le subventionnement a eu lieu pendant plus de 30 ans; b) la nature des subventions alléguées, y compris des prêts à long terme; c) le fait que le développement et les ventes du produit dans la branche de production des aéronefs civils gros porteurs s'étendent sur de longues périodes; d) le fait que la durée de vie utile moyenne

[1209] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 11.
[1210] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 12, mentionnant la deuxième communication écrite des CE, paragraphes 232 à 250.
[1211] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 12, mentionnant le rapport *Canada – Aéronefs*, paragraphe 171.
[1212] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 12.
[1213] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 15.
[1214] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 16.
[1215] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 17, mentionnant la communication de l'Australie en tant que tierce partie, 7 mai 2007, paragraphes 35 et 36.
[1216] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 17, mentionnant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1199.

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

d'un aéronef est supérieure à 20 ans; e) le fait que ni l'Accord SMC ni le Mémorandum d'accord n'empêchent le Groupe spécial d'examiner des éléments de preuve de l'existence d'effets défavorables postérieurs à la date de son établissement (c'est-à-dire le 20 juillet 2005), à condition que ces éléments de preuve concernent des mesures qui relevaient de son mandat; et f) la mention faite à l'article 6.4 de l'Accord SMC d'"une période dûment représentative, suffisante pour démontrer des tendances manifestes dans l'évolution du marché du produit considéré, qui, en temps normal, sera d'au moins un an".[1217]

b) Lien de causalité

5.23 L'Australie considère que, compte tenu des faits et circonstances d'une affaire particulière, agréger les subventions pour évaluer si elles causent des effets défavorables est admissible au titre de l'Accord SMC. Dans de telles circonstances, la partie plaignante n'est pas tenue de démontrer l'existence d'effets défavorables pour chaque subvention prise individuellement.[1218]

c) Importance de la subvention et méthode

5.24 L'Australie note qu'en termes de méthode, la Partie III et la Partie V de l'Accord SMC servent des buts différents.[1219] Ainsi que l'a dit l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, les dispositions de la Partie V "ne doivent … pas être transposées automatiquement dans la Partie III".[1220] Ces dispositions peuvent néanmoins fournir un contexte pour l'interprétation de la Partie III dans des cas appropriés.[1221]

5.25 L'Australie ne considère pas que la Partie III de l'Accord SMC exige une quantification ou une imputation précise de l'avantage conféré par une subvention.[1222] L'importance de l'avantage conféré par une subvention n'est pertinente que pour une allégation de préjudice grave dans la mesure où elle confirme que la subvention est ou non suffisamment importante pour causer les effets allégués.[1223] En conséquence, rien ne permet aux CE d'avancer en l'espèce que les États-Unis sont tenus d'alléguer l'importance par aéronef précise de la subvention.[1224]

d) Pertinence des notions de "produit subventionné" et de "produit similaire"

5.26 L'Australie note qu'à la lumière des articles 5 a), 5 c), 6.3 et 15.1 et de la note de bas de page 46 de l'Accord SMC, il est clair que, lorsqu'on examine l'allégation d'effets défavorables des États-Unis, il est nécessaire d'identifier à la fois le "produit subventionné" (c'est-à-dire le "produit

[1217] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 18.

[1218] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 19, mentionnant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 7.1290 à 7.1307. *Voir aussi* la communication écrite du Brésil en tant que tierce partie, 7 mai 2007, paragraphe 56; et la communication du Canada en tant que tierce partie, 7 mai 2007, paragraphes 61 et 62.

[1219] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 14, mentionnant la deuxième communication des États-Unis du 28 juin 2007, paragraphes 600 et 601; et la communication écrite du Brésil en tant que tierce partie, 7 mai 2007, paragraphes 37 et 38.

[1220] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 14, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 438.

[1221] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 14.

[1222] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 13, mentionnant la deuxième communication des États-Unis, 28 juin 2007, paragraphes 600 à 602; et la communication écrite du Brésil en tant que tierce partie, 7 mai 2007, paragraphes 37 et 38.

[1223] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 13, mentionnant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 7.1173 et 7.1177; le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 461.

[1224] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 13.

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

considéré") et le "produit similaire" correspondant. En outre, l'Australie note que, lorsqu'il donne des précisions sur les prescriptions à satisfaire pour établir l'existence d'un préjudice grave au titre de l'article 6.3 b) et 6.3 c), l'Accord SMC mentionne le "produit similaire non subventionné" à l'article 6.4 et à l'article 6.5, respectivement.[1225]

e) Description du "produit subventionné" et du "produit similaire" par les États-Unis

5.27 L'Australie note que pour démontrer le bien-fondé de leur allégation d'effets défavorables, les États-Unis ont groupé tous les modèles de LCA d'Airbus sous l'appellation de "famille des LCA d'Airbus". Selon eux, le "produit subventionné" aux fins du présent différend est la famille des LCA d'Airbus. De même, les États-Unis ont groupé tous les modèles de LCA de Boeing et ont affirmé que le "produit similaire" aux fins du présent différend était la famille des LCA de Boeing. L'Australie note que les CE reconnaissent l'existence d'une sorte de "notion de famille" en ce qui concerne les LCA.[1226]

5.28 Selon l'Australie, dans le présent différend, l'une des questions essentielles qui se pose au Groupe spécial est celle de savoir si la description du "produit subventionné" et du "produit similaire" faite par les États-Unis fournit un point de comparaison approprié pour évaluer si les subventions alléguées ont causé des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis.[1227]

f) Considérations juridiques pour déterminer le "produit subventionné" et le "produit similaire"

5.29 L'Australie fait valoir que pour évaluer une allégation d'effets défavorables, il est nécessaire d'identifier d'abord le "produit subventionné" avant d'identifier le "produit similaire". Toutefois, il est évident que les deux notions sont étroitement liées.[1228] L'Australie note qu'il apparaît qu'il y a peu d'indications dans l'Accord SMC ou dans les affaires examinées à l'OMC en ce qui concerne la détermination du "produit subventionné" par le Membre de l'OMC plaignant. Toutefois, étant donné que la définition du "produit similaire" figurant dans la note de bas de page 46 de l'Accord SMC prescrit que le "produit similaire" soit "identique" ou présente des "caractéristiques ressemblant étroitement" à celles du produit subventionné, il semble raisonnable de présumer qu'il doit y avoir des limitations au champ du "produit subventionné".[1229] L'Australie a mis en avant un certain nombre d'affaires examinées à l'OMC qui fournissent des indications concernant la détermination du "produit similaire". L'affaire *Indonésie – Automobiles* semble être particulièrement pertinente pour le présent différend.[1230]

5.30 À la lumière des affaires pertinentes examinées à l'OMC, l'Australie estime que le Groupe spécial devrait répondre aux questions ci-après au moment d'examiner la description du "produit subventionné" et du "produit similaire" faite par les États-Unis:

i) Est-il raisonnable de la part des États-Unis, qui ont principalement cherché à établir l'existence de subventions en se basant sur des modèles particuliers de LCA d'Airbus, de changer d'optique dans le cadre de leur allégation d'effets défavorables en prenant comme "produit subventionné" la famille des LCA d'Airbus? En d'autres termes, une allégation au titre de l'Accord SMC requiert-elle une approche uniforme pour

[1225] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 17.
[1226] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 18.
[1227] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 19.
[1228] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 20.
[1229] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 21.
[1230] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 22.

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

l'établissement de l'existence d'une subvention et pour l'établissement de l'existence d'effets défavorables?

ii) En ce qui concerne les caractéristiques physiques (par exemple longueur, hauteur, envergure, capacité en sièges, capacité d'emport de fret et rayon d'action) et le prix, est-il approprié d'affirmer, par exemple, que le Boeing 747 (en tant que "produit similaire" théorique) présente des "caractéristiques ressemblant étroitement" à celles de l'Airbus A320 (en tant que "produit subventionné" théorique)?

iii) Comment la branche de production des LCA analyse-t-elle la segmentation du marché? Quels sont les goûts et les habitudes des compagnies aériennes (c'est-à-dire des consommateurs) lorsqu'elles achètent une gamme de modèles de LCA pour constituer leur flotte?

iv) Jusqu'à quel point l'"accordéon de la similarité" devrait-il être étiré eu égard à la définition du "produit similaire" énoncée dans l'Accord SMC?

v) Le groupement des divers modèles de LCA effectué par les États-Unis aboutit-il à ce que des caractéristiques propres à des produits soient ignorées de telle façon que le résultat de l'affaire pourrait en être affecté?

vi) Serait-il approprié de désagréger le groupe de produits établi par les États-Unis sur la base des caractéristiques physiques (par exemple la longueur, la hauteur, l'envergure, la capacité et le rayon d'action), des utilisations finales et des perceptions des consommateurs?[1231]

5.31 L'Australie fait remarquer que, contrairement à ce que les CE ont donné à entendre[1232], dans sa communication en tant que tierce partie, elle ne "demande pas instamment au présent Groupe spécial de s'aligner sur les constatations du Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *Indonésie – Automobiles*". L'Australie estime que pour évaluer une allégation d'effets défavorables, il est nécessaire d'identifier d'abord le "produit subventionné" avant d'identifier le "produit similaire".[1233] Elle rappelle aussi que dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, l'Organe d'appel a souligné que le concept de similarité était flexible et dépendait de "la disposition particulière … ainsi que … {du} contexte et {d}es circonstances propres à un cas donné".[1234] En outre, l'Australie rappelle que l'Organe d'appel a estimé que le groupement des produits pouvait être un outil analytique acceptable pour évaluer la similarité.[1235]

5.32 Enfin, l'Australie note que dans l'affaire *Corée – Navires de commerce*, le Groupe spécial a indiqué que c'était toujours à la partie plaignante dans un différend porté devant l'OMC de déterminer la base et la nature de sa propre plainte, y compris la largeur ou l'étroitesse de la description du

[1231] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 23.
[1232] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 15, mentionnant la deuxième communication écrite des Communautés européennes, 28 juin 2007, paragraphe 745.
[1233] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 15, mentionnant le rapport *Corée – Navires de commerce*, paragraphes 7.555 et 7.556.
[1234] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 15, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, pages 22 à 24.
[1235] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 15, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *Corée – Boissons alcooliques*, paragraphes 141 à 144.

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

"produit subventionné". Le Groupe spécial a dit qu'il incombait ensuite à la partie plaignante de démontrer le lien de causalité par rapport à ce "produit subventionné".[1236]

5. Infrastructure générale

5.33 L'Australie estime que l'article 1.1 a) 1) iii) exclut l'"infrastructure générale" du champ de ce qui est réputé être une contribution financière dans le contexte de la fourniture de biens et de services par les pouvoirs publics. L'Organe d'appel a noté au sujet du sous-alinéa iii) qu'une infrastructure générale était une infrastructure de nature générale.[1237] L'Australie estime que le Groupe spécial devrait prendre en considération son observation selon laquelle l'"infrastructure générale" dans ce contexte s'entend de la fourniture, par les pouvoirs publics, de biens ou de services qui sont mis à la disposition générale ou ont de multiples utilisateurs.[1238]

5.34 L'Australie considère que la définition large, prônée par les CE, de l'"infrastructure générale"[1239] comme étant une infrastructure qui répond à des objectifs de politique publique n'est étayée par aucune disposition de l'Accord SMC. Si tel était le critère, alors presque chaque contribution financière des pouvoirs publics en faveur d'une infrastructure serait exclue de la définition d'une "subvention" donnée dans l'Accord SMC, même si elle était accordée à une entreprise spécifique. Une telle interprétation affaiblirait fortement la discipline de l'Accord SMC.[1240]

5.35 De plus, l'Australie n'accepte pas l'idée que "{d}u moment que l'infrastructure peut être accessible au public ou fournir des biens communs au public, il convient de la traiter comme une "infrastructure générale"".[1241] Ce critère serait trop général.[1242]

5.36 L'Australie estime que le Groupe spécial doit analyser si l'utilisation de l'infrastructure est réservée exclusivement ou est limitée à des entreprises. Elle ne considère pas que le sous-alinéa iii) exige qu'il y ait présomption qu'une infrastructure financée par les pouvoirs publics est générale à moins que des éléments de preuve ne démontrent que son utilisation est exclusivement limitée à certains utilisateurs. De plus, une infrastructure n'est pas nécessairement de nature générale simplement parce que les limitations relatives à son utilisation par certains utilisateurs sont temporaires. En définitive, toute analyse d'une infrastructure doit être effectuée au cas par cas, compte tenu de tous les faits et circonstances pertinents, y compris les modalités et conditions relatives à son utilisation.[1243]

5.37 Selon l'Australie, l'exclusion de l'"infrastructure générale" au titre de l'article premier de l'Accord SMC devrait être distinguée de l'analyse de la spécificité au titre de l'article 2. Il s'agit aussi d'un élément à prendre en considération qui est distinct de la question de savoir si un avantage a été

[1236] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 16, mentionnant le rapport *Corée – Navires de commerce*, paragraphes 7.559 et 7.560; *voir aussi* la communication écrite du Brésil en tant que tierce partie, 7 mai 2007, paragraphes 52 et 53.

[1237] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 20, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 60. *Voir aussi* Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 24.

[1238] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 24.

[1239] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 21, mentionnant la première communication écrite des CE, paragraphes 710 à 724.

[1240] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 21.

[1241] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 22, mentionnant la communication de la Corée en tant que tierce partie, 23 avril 2007, paragraphe 47.

[1242] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 22.

[1243] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 23.

conféré par les pouvoirs publics qu'il faut examiner afin de compléter l'analyse de l'existence d'une subvention.[1244]

6. Spécificité régionale

5.38 L'Australie note que les CE font valoir que l'article 2.2 implique un double critère: i) la subvention est limitée à une région géographique déterminée; et ii) la subvention est limitée à certaines entreprises situées à l'intérieur de cette région géographique déterminée. Toutefois, l'Australie attire l'attention du Groupe spécial sur le fait que, en vertu de ce double critère relatif à la spécificité régionale, il est difficile d'imaginer une situation visée par l'article 2.2 qui ne serait pas déjà visée par l'article 2.1 a).[1245]

7. Extinction des subventions

5.39 L'Australie note que les CE font valoir qu'il est présumé que tout avantage conféré par une contribution financière est "éteint" aux fins de l'Accord SMC lorsque l'entreprise bénéficiaire (ou des segments de celle-ci) est vendue "dans des conditions de pleine concurrence" et à la "juste valeur marchande". Selon l'Australie, lors de l'examen de cette question, le Groupe spécial devrait examiner tous les faits pertinents en l'espèce, y compris toutes dispositions des contrats de prêt entre les pouvoirs publics et Airbus SAS concernant le transfert d'obligations aux entités lui ayant succédé.[1246]

8. Retrait de la subvention

5.40 Enfin, l'Australie note que les CE disent à tort que l'article 4.7 exige le retrait de la subvention par le retrait du montant de l'avantage, et non de la subvention elle-même.[1247] Or, l'article 4.7 indique clairement que c'est la subvention qui doit être retirée, et non l'avantage.[1248]

B. BRÉSIL

1. Introduction

5.41 Dans sa communication en tant que tierce partie, le Brésil examine les questions spécifiques ci-après, qui revêtent pour lui une importance particulière dans le présent différend:

- Les droits et obligations découlant de l'Accord SMC s'appliquent à tous égards au secteur des aéronefs.

- Les subventions accordées avant le 1er janvier 1995 devraient être exclues du champ de la procédure.

- Le fait que les CE n'ont pas coopéré au processus de collecte de renseignements prévu à l'Annexe V menace de porter atteinte au processus de règlement des différends de l'OMC et devrait entraîner le recours à des déductions, y compris défavorables, dans les cas où cela sera approprié.

[1244] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 24.
[1245] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 25.
[1246] Australie, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 26.
[1247] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 25, mentionnant la deuxième communication écrite des CE, paragraphe 224.
[1248] Australie, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 25.

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

- L'"aide au lancement" fausse gravement les conditions de concurrence sur le marché des aéronefs civils. Lorsqu'il examinera toutes les caractéristiques de l'aide au lancement, le Groupe spécial devrait constater que l'aide au lancement confère un avantage et il devrait examiner soigneusement les arguments des CE relatifs à la durée ou à l'expiration de l'avantage conféré par les subventions sous forme d'aide au lancement.

- Le Groupe spécial devrait éviter une interprétation étroite de la subordination *de facto* aux exportations au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

- Lorsqu'il évaluera si les subventions accordées à Airbus causent ou menacent de causer des effets défavorables, le Groupe spécial devrait a) prendre en considération les conditions de concurrence sur le marché des LCA, b) accorder aux États-Unis un pouvoir discrétionnaire substantiel pour définir le "produit subventionné" et c) examiner d'autres questions de droit fondamentales pertinentes pour son examen des allégations de préjudice grave et de dommage important formulées par les États-Unis.[1249]

2. L'Accord SMC s'applique à tous égards au secteur des aéronefs

5.42 Le Brésil estime que l'Accord SMC établit les droits et obligations applicables pour évaluer les allégations des États-Unis dans le présent différend. Selon le Brésil, l'Accord de 1979 et l'Accord de 1992 ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial. Dans la mesure où il est pertinent pour l'examen du Groupe spécial, l'Accord de 1979 impose en réalité aux CE la charge additionnelle de ne pas causer d'autres distorsions sur le marché des aéronefs civils. En outre, l'Accord de 1992 ne peut pas servir à exempter les subventions accordées par les CE à leur branche de production des aéronefs des obligations découlant de l'Accord SMC, en particulier parce que ce n'est pas un accord visé de l'OMC auquel tous les Membres de l'OMC sont parties.[1250]

5.43 À la réunion du Groupe spécial avec les tierces parties, le Brésil a noté que dans sa décision préliminaire, le Groupe spécial avait constaté que rien ne justifiait d'appliquer l'Accord de 1992 au champ d'application temporel du différend[1251] mais n'avait pas examiné si l'Accord de 1992 était pertinent pour d'autres questions de fond.[1252] Entre autres choses, la conclusion du Groupe spécial se fondait sur un défaut de compétence et sur sa constatation selon laquelle l'Accord SMC prévalait sur l'Accord de 1992.[1253] Pour les mêmes raisons, le Brésil estime que le Groupe spécial devrait constater que rien ne justifie d'appliquer l'Accord de 1992 aux allégations de fond formulées au titre de l'Accord SMC dans le présent différend.[1254]

5.44 Le Brésil s'oppose aussi à ce que l'Accord de 1992 soit utilisé pour interpréter les dispositions de l'Accord SMC. Un traité bilatéral tel que l'Accord de 1992 ne témoigne simplement pas des intentions communes de tous les Membres de l'OMC et, en conséquence, il ne peut pas être utilisé

[1249] Résumé analytique de la communication du Brésil en tant que tierce partie (ci-après Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique), paragraphe 1.
[1250] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 2.
[1251] Résumé analytique de la déclaration liminaire du Brésil à la réunion avec les tierces parties (ci-après Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique), paragraphe 5, mentionnant la décision préliminaire, paragraphe 89.
[1252] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 5, mentionnant la décision préliminaire, paragraphe 58.
[1253] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 5, mentionnant la décision préliminaire, note de bas de page 141.
[1254] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 5.

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

pour éclairer les intentions des Membres de l'OMC lorsqu'ils ont rédigé l'Accord SMC. Toute autre interprétation donnerait lieu à des résultats absurdes et préjudiciables, les tierces parties voyant leurs droits dans le cadre de l'OMC affectés par un traité bilatéral auquel ils n'étaient pas parties et les dispositions de l'Accord SMC pouvant être interprétées différemment pour des Membres de l'OMC différents. À titre subsidiaire, toute interprétation de l'Accord SMC fondée sur l'Accord de 1992 ne peut s'appliquer qu'aux relations bilatérales entre les États-Unis et les CE.[1255]

3. Les subventions accordées avant le 1er janvier 1995 devraient être exclues du champ de la présente procédure

5.45 Le Brésil note que les États-Unis ont présenté un certain nombre d'allégations fondées sur les subventions accordées avant le 1er janvier 1995, date à laquelle l'Accord SMC est entré en vigueur. Il soutient que, conformément au texte, interprété suivant les règles coutumières d'interprétation du droit international public, l'Accord SMC ne peut pas lier un Membre de l'OMC pour ce qui est d'un acte quelconque qui a eu lieu avant le 1er janvier 1995.[1256]

5.46 Par conséquent, le Brésil considère que le champ d'application temporel de tout différend relevant de l'Accord SMC se limite aux subventions effectivement accordées ou maintenues le 1er janvier 1995 ou après cette date. Les dons ponctuels accordés avant le 1er janvier 1995, par exemple, devraient être exclus. Les subventions récurrentes et les programmes de subventions dans le cadre desquels des contributions sont effectivement accordées le 1er janvier 1995 ou après cette date devraient être visées, y compris toutes contributions accordées le 1er janvier 1995 ou après cette date conformément à des engagements, des décisions ou d'autres actions antérieurs à cette date. Le Brésil considère aussi que l'aide au lancement qui a été accordée avant le 1er janvier 1995 et dont les intérêts ou le principal doivent encore être remboursés après cette date devrait entrer dans le champ du présent différend, y compris, dans certaines circonstances, les situations dans lesquelles l'aide au lancement pertinente a été totalement remboursée après le 1er janvier 1995.[1257]

4. Le fait que les CE n'ont pas coopéré au processus prévu à l'Annexe V menace de porter atteinte au processus de règlement des différends de l'OMC et devrait entraîner le recours à des déductions, y compris défavorables, dans les cas où cela sera approprié

5.47 Selon le Brésil, le processus prévu à l'Annexe V est particulièrement indispensable dans des affaires comme celle qui nous intéresse en l'espèce où les renseignements pertinents figurent presque exclusivement dans des documents confidentiels détenus par le Membre accordant la subvention.[1258] Le Brésil fait remarquer que l'Annexe V de l'Accord SMC établit un processus de collecte de renseignements qui est fondamental et fait partie intégrante de l'Accord SMC. À son avis, le processus prévu à l'Annexe V est impératif.[1259] Dans l'intérêt de la résolution efficace et en temps utile des différends et conformément au texte de l'Annexe V, les Membres devraient consentir à l'engagement des procédures prévues à l'Annexe V et ils devraient coopérer pleinement en fournissant les renseignements demandés, en particulier parce que souvent, seuls les Membres qui accordent les subventions disposent des renseignements concernant ces subventions.[1260]

[1255] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 6. *Voir aussi* Brésil, déclaration liminaire, paragraphe 7.
[1256] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 3.
[1257] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 4.
[1258] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 2.
[1259] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 16.
[1260] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 5.

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

5.48 Le Brésil note que dès le début de la présente procédure, les CE ont refusé d'accéder à trois demandes présentées par les États-Unis à l'effet d'engager les procédures prévues à l'Annexe V de l'Accord SMC. Elles n'ont pas non plus répondu totalement aux questions et aux questions "complémentaires" posées par le facilitateur du processus prévu à l'Annexe V. Selon le Brésil, les actions des CE s'agissant de la non-communication d'éléments de preuve dans le cadre du processus prévu à l'Annexe V ont gravement porté préjudice aux droits des tierces parties de protéger leurs intérêts dans le cadre de la présente procédure au sens de l'article 10 du Mémorandum d'accord.[1261]

5.49 Dans la mesure où les CE continuent à ne pas communiquer les éléments de preuve pertinents, le Brésil encourage le Groupe spécial à utiliser son pouvoir discrétionnaire au titre du paragraphe 7 de l'Annexe V de l'Accord SMC pour tirer des déductions défavorables dans les cas où cela sera approprié et, partant, pour adopter des sanctions effectives afin de garantir que l'Annexe V reste un outil efficace pour la résolution des différends relevant de l'Accord SMC.[1262]

5. L'"aide au lancement" fausse gravement les marchés des aéronefs et constitue une subvention spécifique

5.50 Le Brésil considère que l'aide au lancement est un type de subvention qui fausse particulièrement le marché parce qu'elle transfère les dépenses préalables considérables et le risque commercial liés au développement de nouveaux aéronefs aux contribuables. Bien qu'il souscrive à l'opinion des CE selon laquelle la branche de production des LCA présente des caractéristiques spéciales, il rejette l'idée que cela justifie des subventions incompatibles avec les obligations d'un Membre dans le cadre de l'OMC.[1263]

5.51 Le Brésil souscrit au critère juridique formulé par les États-Unis pour déterminer si un avantage a été conféré, à savoir qu'un avantage correspond à une certaine forme de privilège et qu'on peut l'identifier en déterminant si le bénéficiaire a reçu une contribution financière à des conditions plus favorables que celles qu'il pouvait obtenir sur le marché commercial. L'aide au lancement revêt la forme d'un prêt dont le remboursement est subordonné au succès de l'aéronef et il se peut donc qu'elle ne produise pas un taux de rentabilité commercial si l'on prend en considération les aspects pertinents, y compris les risques inhérents au développement et à la commercialisation de nouveaux aéronefs, la nature de l'aide au lancement (y compris ses caractéristiques de remboursement "subordonné au succès" et "différé" et l'absence de cautionnement), les taux d'intérêt pertinents (y compris la nature de toute obligation de payer des intérêts), le fait que les cotes de crédit sont affectées par les attentes concernant le maintien du soutien des pouvoirs publics, et toute autre caractéristique préférentielle, y compris l'exonération des commissions normales. Le Groupe spécial devrait tenir compte de ces aspects lorsqu'il établira un point de repère commercial approprié pour déterminer si les subventions sous forme d'aide au lancement en l'espèce ont conféré un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[1264]

5.52 Sur la base des éléments de preuve qu'ils ont fournis, le Brésil estime que les États-Unis ont établi *prima facie* que l'aide au lancement accordée sans obligation en matière d'intérêts conférait un avantage à Airbus. En outre, lorsque l'aide au lancement exige le paiement d'intérêts ou de redevances, le fait que les CE admettent que cette aide au lancement a été accordée selon des modalités et à des conditions plus favorables que les points de repères commerciaux qu'elles-mêmes proposent signifie que les États-Unis ont établi que l'aide au lancement conférait un avantage à

[1261] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 6.
[1262] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 7. *Voir aussi* Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 5.
[1263] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 8.
[1264] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 9.

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

Airbus. Le Brésil estime que les déclarations additionnelles des fonctionnaires des États membres des CE et d'Airbus démontrent par ailleurs que l'aide au lancement confère un avantage à Airbus.[1265]

5.53 Le Brésil ne souscrit pas à l'affirmation des CE selon laquelle le critère permettant de déterminer si l'aide au lancement confère un avantage devrait se fonder uniquement sur le caractère raisonnable des prévisions de ventes.[1266] Ce critère n'est pas étayé par l'Accord SMC. Se fondant sur leur référence au fait que les pouvoirs publics obtiennent un "taux de rentabilité suffisant" et s'assurent d'un "recouvrement suffisant de leur contribution"[1267], les CE essaient de reprendre l'approche du "coût pour les pouvoirs publics" pour examiner l'existence d'un avantage, alors que cette approche a été rejetée dans des affaires passées.[1268] Le Brésil s'oppose également à l'utilisation des fournisseurs partageant les risques afin de déterminer le point de repère commercial approprié pour évaluer l'avantage conféré par l'aide au lancement à un producteur d'aéronefs civils. Les modalités et conditions applicables dans le cas des fournisseurs partageant les risques sont sensiblement faussées par les subventions accordées par les pouvoirs publics pour le projet correspondant et ne rendraient pas compte de la situation en l'absence d'une intervention des pouvoirs publics.[1269]

5.54 En ce qui concerne la durée et l'expiration des avantages conférés par les subventions à Airbus, le Brésil demande instamment au Groupe spécial d'examiner soigneusement les questions et de s'assurer que ses constatations en l'espèce ne conduisent pas à des interprétations qui saperaient les disciplines énoncées dans l'Accord SMC. En l'absence d'indications dans l'Accord SMC concernant la quantification des subventions, le Groupe spécial ne devrait pas, comme les CE le font valoir, exiger des États-Unis qu'ils allèguent un taux de subventionnement par aéronef précis conformément à des méthodes ou à des seuils stricts. En outre, bien que l'importance générale des subventions puisse être pertinente, le Groupe spécial devrait aussi examiner la nature de l'aide au lancement, qui fausse nécessairement le marché et renforce la capacité d'Airbus de lancer des aéronefs qui, autrement, ne seraient pas développés ou, du moins, ne le seraient pas au même moment ni au même coût.[1270]

5.55 À la réunion du Groupe spécial avec les tierces parties, le Brésil a affirmé qu'en l'absence de l'aide au lancement, certains nouveaux aéronefs n'auraient pas été développés et vendus sur le marché ou auraient été développés et vendus beaucoup plus tard à un coût plus élevé. Par conséquent, un bénéficiaire de l'aide au lancement peut se montrer plus agressif lors de la production et de la commercialisation des aéronefs qu'un producteur concurrent qui ne bénéficie pas d'une telle aide.[1271]

5.56 Le Brésil note également que les subventions ne sont pas une nécessité pour le développement et le lancement de nouveaux aéronefs, même si un producteur est établi dans un pays en développement. Par exemple, pour financer la conception et le développement de sa famille

---

[1265] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 10.

[1266] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 7, mentionnant la première communication écrite des CE, paragraphes 442 à 478, et la deuxième communication écrite des CE, paragraphes 151 à 157.

[1267] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 7, mentionnant la deuxième communication écrite des CE, paragraphes 154 et 157.

[1268] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 7, mentionnant le rapport *Canada – Aéronefs I (Organe d'appel)*, paragraphe 156.

[1269] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 8.

[1270] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 11. *Voir aussi* Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 37, mentionnant le rapport *États-Unis – Coton (Organe d'appel)*, paragraphe 467.

[1271] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 3.

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

d'aéronefs 170/190 comptant quatre modèles de 70 à 118 sièges, EMBRAER n'a pas eu recours à une aide au lancement.[1272]

6. Le Groupe spécial devrait éviter une interprétation étroite de la subordination *de facto* aux exportations

5.57 Le Brésil estime que le Groupe spécial, lorsqu'il examinera les allégations des États-Unis selon lesquelles certaines aides au lancement constituent des subventions à l'exportation prohibées au titre de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, ne devrait pas interpréter les dispositions applicables d'une façon tellement étroite que cela empêcherait effectivement de formuler une constatation de l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations dans certains secteurs où il pourrait en réalité y avoir un marché mondial ou dans des branches de production ayant une vocation exportatrice marquée.[1273] En particulier, le Groupe spécial devrait examiner la subordination aux exportations à la date à laquelle la subvention est accordée. Dans les accords pertinents prévoyant l'octroi de l'aide au lancement (c'est-à-dire l'octroi de la subvention) en l'espèce, les pouvoirs publics exigeaient un certain taux de rentabilité et l'octroi de l'aide au lancement était donc subordonné à un accord entre les pouvoirs publics et Airbus au sujet du taux de rentabilité contractuel spécifié et des ventes projetées. Si cette rentabilité ne pouvait être obtenue qu'au moyen des exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues, comme l'attestaient, par exemple, les données concernant le marché figurant dans l'accord d'aide au lancement lui-même, le Brésil estime que cela peut être suffisant pour démontrer l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations. De même, les contrats d'aide au lancement pertinents ont été conclus dans l'espoir qu'un certain montant de ventes serait réalisé, conformément à des "prévisions raisonnables". Si ce montant ne pouvait être obtenu qu'au moyen des exportations effectives ou prévues, cela devrait aussi être suffisant pour démontrer l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations.[1274]

5.58 À la réunion du Groupe spécial avec les tierces parties, le Brésil a dit que sur la base des renseignements dont il disposait, il apparaissait effectivement que dans le présent différend, certaines aides au lancement constituaient des subventions prohibées parce qu'elles étaient subordonnées aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. Si les éléments de preuve démontrent que les contrats d'aide au lancement ont été conclus sur la base d'un taux de rentabilité qui n'aurait pu être obtenu que grâce à des prévisions de ventes supposant forcément l'exportation des produits subventionnés, le Groupe spécial devrait constater que ces éléments de preuve peuvent être suffisants pour démontrer l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations.[1275]

5.59 Le Brésil note que dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial a dit qu'afin de réfuter l'allégation *prima facie* du Brésil, le Canada aurait dû, entre autres, "apport{er} d{es} éléments qui prouv{aient} que PTC aurait octroyé une aide à l'industrie canadienne des avions de transport régional, que des exportations ou des recettes d'exportation aient été prévues ou non".[1276] De la même manière, afin de réfuter l'allégation *prima facie* des États-Unis en l'espèce, les CE doivent présenter des éléments de preuve démontrant que la *même* aide au lancement aurait été accordée *que des exportations ou des recettes d'exportations aient été prévues ou non*.[1277] Le Brésil conclut que si le Groupe spécial approuve l'aide au lancement en cause en l'espèce, cela ouvrira une faille permettant aux Membres de fournir des incitations à l'exportation sous le couvert d'un financement "fondé sur les

[1272] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 4.
[1273] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 12.
[1274] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 13.
[1275] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 9.
[1276] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 10, mentionnant le rapport *Canada – Aéronefs I (Groupe spécial)*, paragraphe 9.344.
[1277] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 10.

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

redevances" ou d'un financement analogue fondé *de facto* sur les résultats à l'exportation. À son avis, le Groupe spécial devrait veiller à ce que ses constatations n'ouvrent pas une telle faille et il ne devrait pas par ailleurs donner de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC une interprétation si étroite qu'une constatation de l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations ne soit plus possible.[1278]

7. Les États-Unis ont établi *prima facie* que les subventions accordées à Airbus causaient ou menaçaient de causer des effets défavorables

5.60 Le Brésil estime que les conditions de concurrence sur le marché des LCA sont essentielles pour l'analyse par le Groupe spécial des effets défavorables au titre de l'article 5 de l'Accord SMC. Il ne souscrit pas à l'argument des CE selon lequel il y a souvent une absence de concurrence sur le marché des LCA. Étant donné que Boeing et Airbus sont les seuls producteurs de LCA qui subsistent, si Airbus gagne une campagne de vente, Boeing perd nécessairement une vente, même s'il n'a pas été demandé à Boeing d'entrer en concurrence pour la vente.[1279]

5.61 Le Brésil souscrit aussi à la description que les États-Unis font des conditions de concurrence sur le marché des LCA, y compris les commandes importantes mais peu fréquentes de LCA et la probabilité que les compagnies aériennes qui achètent des aéronefs subventionnés continuent à acheter le même modèle ou des modèles de la même famille en raison de la communité des pièces détachées, de la formation des pilotes et de l'équipage, de l'outillage spécial, et du matériel de servitude au sol. Par conséquent, les subventions qui faussent les décisions en matière d'achat d'un client ont des effets défavorables qui sont bien plus importants que dans la plupart des autres secteurs et qui sont aussi susceptibles d'affecter les futures ventes d'aéronefs.[1280]

5.62 En outre, la nature de la production d'aéronefs est telle que le développement constant de nouveaux aéronefs et de nouvelles technologies est nécessaire pour rester compétitif. Le Brésil souscrit à l'opinion des États-Unis et au raisonnement fait dans le rapport Dorman, selon lesquels les subventions faussent notablement le marché parce qu'elles permettent à un producteur de réduire le risque lié au lancement d'un nouvel aéronef, de diminuer ses coûts, de réaffecter des fonds internes à d'autres usages et, plus généralement, de prendre des décisions qui sont incompatibles avec des considérations commerciales normales.[1281]

5.63 S'agissant de la détermination du "produit subventionné" dans le présent différend, le Brésil estime que le Groupe spécial devrait accorder aux États-Unis un pouvoir discrétionnaire considérable en tant que partie plaignante pour définir le ou les produits subventionnés auxquels leurs allégations s'appliquent.[1282] Il souscrit aussi aux critères proposés par les États-Unis pour déterminer le "produit similaire" dans le présent différend, bien qu'il ne prenne pas position sur le point de savoir si la famille des LCA de Boeing tout entière constitue le ou les produits similaires appropriés en l'espèce.[1283] Il note que l'Accord SMC ne donne aucune définition du "produit subventionné" et ne contient aucun élément textuel à l'appui de la proposition voulant que le produit subventionné doive respecter une configuration particulière, étroite ou large.[1284]

[1278] Brésil, déclaration liminaire, paragraphe 18.
[1279] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 14.
[1280] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 15.
[1281] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 16.
[1282] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 17. *Voir aussi* Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 11.
[1283] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 17.
[1284] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 11.

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

5.64 Dans sa communication en tant que tierce partie et à la réunion du Groupe spécial avec les tierces parties, le Brésil a formulé les observations ci-après au sujet de certaines questions importantes concernant les allégations et les arguments des États-Unis relatifs aux effets défavorables:

- Le Brésil note que l'Accord SMC ne spécifie pas quel type de marché (monopole, duopole ou marché parfaitement concurrentiel) devrait prévaloir dans un contexte donné de commerce international. Si les éléments de preuve montrent, par exemple, qu'un certain aéronef *n'existerait pas* en l'absence d'une subvention et que le marché tout entier de ce type de produit serait approvisionné par une entreprise unique non subventionnée, il y a des motifs solides pour établir *prima facie* que la subvention cause un préjudice grave au sens de l'article 6.3.

- Le Brésil estime que, contrairement à ce que soutiennent les CE, il n'est pas nécessaire que le prix soit l'unique raison des pertes de ventes, pourvu qu'il soit l'un des facteurs importants causant ces pertes.

- Le Brésil ne souscrit pas à l'affirmation des CE selon laquelle les effets défavorables sont éteints, par exemple, par le lancement par Boeing, dans un délai de deux ou trois ans, d'un aéronef concurrent équivalent ou supérieur sur le plan technologique. L'effet de distorsion persistant des subventions sur le marché ne disparaît pas avec le lancement d'un aéronef concurrent.

- Le Brésil ne partage pas l'avis des CE selon lequel la situation financière et la position sur le marché florissantes de Boeing, au pic du cycle conjoncturel, excluent la possibilité que les États-Unis subissent un préjudice grave causé par la subvention. La question pertinente est celle de savoir si la part de marché de Boeing serait plus importante en l'absence du produit subventionné d'Airbus.

- Le Brésil partage l'avis des États-Unis selon lequel si les données concernant les exportations à destination de certains marchés de pays tiers sont insuffisantes, le Groupe spécial peut effectuer une analyse de l'existence d'un détournement ou d'une entrave au titre de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC sur la base de l'ensemble des données concernant les marchés des pays tiers.

- Le Brésil estime que l'effet des subventions peut être évalué non seulement à mesure que les aéronefs sont physiquement livrés aux clients, mais aussi à mesure que les commandes sont enregistrées par les constructeurs subventionnés par leurs gouvernements.

- Le Brésil n'est pas d'accord avec l'analyse en deux étapes de l'existence d'un détournement ou d'une entrave effectuée par les CE au titre de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC qui exige la preuve, en premier lieu, qu'un "détournement" ou une "entrave" est causé par les effets des subventions contestées et, en second lieu, que ce détournement ou cette entrave atteint le niveau du préjudice grave. Il note que le détournement ou l'entrave au sens de l'article 6.3 b) constitue un exemple de "préjudice grave" au sens de l'article 5 c). Il n'y a pas de prescription additionnelle imposant de montrer que ce détournement ou cette entrave atteint le niveau du préjudice grave. Le Groupe spécial *États-Unis – Coton* a dit clairement qu'une constatation de l'existence d'un effet visé à l'article 6 était suffisante pour constater qu'il existait un préjudice grave au titre de l'article 5 c). Dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, le Groupe spécial a constaté que "{s}i le type d'analyse prévu à

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

> l'article 6.4 {était} approprié en l'espèce, on {pouvait} considérer que les plaignants pourraient établir une présomption de détournement d'importations ou d'entrave à des importations simplement en démontrant que la part de marché d'un produit subventionné {s'était} accrue au cours d'une période dûment représentative". Par conséquent, le Brésil estime que si la démonstration requise par l'article 6.4 est effectuée pour un *seul* marché de pays tiers (ou pour des marchés de pays tiers considérés dans leur ensemble) au titre de l'article 6.4, cela revient à établir *prima facie* l'existence d'un préjudice grave au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.[1285]

- S'agissant du dommage important au titre de l'article 5 a) de l'Accord SMC, le Brésil partage l'avis des États-Unis selon lequel les éléments de preuve indiquant que les résultats de Boeing s'amélioraient en 2006 ne signifient pas que les États-Unis n'ont pas subi des effets défavorables à cause des produits subventionnés d'Airbus.[1286]

5.65 Le Brésil fait remarquer que la quantification précise des subventions n'est pas prescrite dans le cadre d'un différend au titre de la Partie III de l'Accord SMC. En plus des constatations formulées par l'Organe d'appel dans le différend *États-Unis – Coton (Organe d'appel)* sur cette question précisément[1287], l'absence d'une disposition *de minimis* dans la Partie III de l'Accord SMC et l'utilisation de l'expression "la subvention a pour effet" à l'article 6.3 de l'Accord SMC confirment qu'il n'existe aucune prescription imposant de quantifier la subvention. Le Groupe spécial ne devrait donc pas adopter de méthode de calcul ou d'imputation spécifique aux fins de la présente affaire et il ne devrait pas obliger les États-Unis à mettre en évidence un taux de subventionnement par aéronef précis.[1288]

5.66 Le Brésil note que les CE soutiennent que les LCA d'Airbus auraient été viables sans l'aide au lancement contestée.[1289] Selon lui, les arguments des CE ne sont pas pertinents pour démontrer l'existence d'un lien de causalité en l'espèce. Le fait que certains aéronefs auraient pu être lancés sans les conditions préférentielles offertes par l'aide au lancement n'affaiblit pas les arguments concernant les effets des subventions alléguées sur le rythme et les conditions auxquels ces aéronefs ont été effectivement introduits sur le marché.[1290]

5.67 Le Brésil fait remarquer que, selon les CE, l'avantage concurrentiel dont jouissait Airbus pour le lancement d'un aéronef d'une technologie plus avancée plus tôt qu'elle ne l'aurait fait en l'absence des subventions a été rapidement neutralisé ou éliminé lorsque Boeing a lancé un aéronef concurrent ou supérieur.[1291] Sur le plan juridique, le Brésil conteste l'argument des CE selon lequel les actions entreprises par un producteur du produit similaire pour remédier aux effets défavorables causés par des subventions rompent le lien de causalité entre les subventions et les effets défavorables ou éliminent les effets défavorables. Une telle interprétation n'est pas étayée par l'Accord SMC et elle aurait pour résultat absurde qu'une réponse commerciale visant à atténuer les effets défavorables du subventionnement réduirait la probabilité d'une constatation selon laquelle le Membre accordant la

---

[1285] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphes 63 et 64, mentionnant le rapport *Indonésie – Automobiles (Groupe spécial)*, paragraphes 14.208 à 14.211. *Voir aussi* Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 18.

[1286] Brésil, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 18.

[1287] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 13, mentionnant le rapport *États-Unis – Coton (Organe d'appel)*, paragraphes 464 à 467.

[1288] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 13.

[1289] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 14, mentionnant la deuxième communication écrite des CE, paragraphes 757 à 795.

[1290] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 14.

[1291] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 15, mentionnant la deuxième communication écrite des CE, paragraphe 914.

subvention manque à ses obligations dans le cadre de l'OMC bien qu'il ait en fait causé les effets défavorables.[1292]

5.68 Le Brésil note que les CE voudraient que le Groupe spécial exige des États-Unis qu'ils fournissent des éléments de preuve montrant que les fonds obtenus dans le passé au titre des contrats d'aide au lancement sont directement liés aux liquidités ou à l'"argent libre" qu'Airbus a choisi au moment de la vente de consacrer à la réduction des prix dans chacune des campagnes de vente. Étant donné le caractère fongible des fonds fournis et le fait qu'Airbus a bénéficié des subventions bien avant la vente effective d'un aéronef particulier, un tel critère n'est pas nécessaire et imposerait à un plaignant une charge de la preuve impossible.[1293]

5.69 De plus, les CE font valoir que les États-Unis doivent aussi prouver qu'Airbus était incitée à utiliser les liquidités additionnelles résultant des subventions pour baisser les prix de vente et en avait commercialement la possibilité. Le Brésil estime que l'approche des CE est dénuée du bon sens qu'elles préconisaient dans l'affaire *Corée – Navires de commerce*.[1294] Il découle des principes fondamentaux de l'économie et, en fait, du bon sens que d'importantes liquidités induites par la subvention réduiraient les coûts d'un producteur et influeraient sur les prix. Il ne devrait pas être demandé à un plaignant de démontrer en outre que le producteur subventionné était incité à baisser le prix de ses produits et en avait commercialement la possibilité.[1295]

5.70 Le Brésil n'est pas d'accord avec l'affirmation des CE selon laquelle les coûts de développement plus faibles assurés par l'aide au lancement n'affectent pas la fixation des prix. Parce que l'aide au lancement diminue les coûts par unité des aéronefs et améliore les liquidités du bénéficiaire, elle permet à Airbus de pratiquer une politique de prix plus agressive pour ses produits.

5.71 Le Brésil note que les CE soutiennent que pour montrer que "la subvention a pour effet" de causer un détournement ou une entrave au sens de l'article 6.3 a) et 6.3 b) de l'Accord SMC, les États-Unis doivent procéder à une analyse campagne de vente par campagne de vente.[1296] Une telle approche n'est pas étayée par l'Accord SMC ni par la pratique antérieure. Le plaignant n'est simplement pas tenu de présenter des éléments de preuve concernant chaque vente d'un produit subventionné (qu'il s'agisse d'un aéronef ou d'un autre produit) et de démontrer pour chaque vente que la subvention a causé le détournement ou l'entrave considéré.[1297]

5.72 Le Brésil pense qu'il faudrait cumuler les subventions contestées afin d'examiner si elles causent des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis si elles "se manifestent collectivement".

5.73 Le Brésil note que les CE font valoir que les États-Unis ne peuvent pas s'acquitter de la charge qui leur incombe de démontrer l'existence d'un préjudice grave au titre de l'article 6.3 b) et 6.3 c) de l'Accord SMC parce que les divers produits similaires de Boeing sont subventionnés et parce que l'article 6.4 et 6.5 fait référence à des comparaisons avec le "produit similaire non subventionné" seulement.[1298] Or, en utilisant l'expression "produit similaire non subventionné" à

[1292] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 15.

[1293] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 16.

[1294] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 17, mentionnant le rapport *Corée – Navires de commerce*, annexe F-1 (deuxième déclaration orale des CE, paragraphe 41).

[1295] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 17.

[1296] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 18, mentionnant la deuxième communication écrite des CE, paragraphes 1142 et 1143.

[1297] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 18.

[1298] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 19, mentionnant la deuxième communication écrite des CE, paragraphes 1100 à 1137.

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

l'article 6.4 et 6.5 (ainsi qu'au paragraphe 5 de l'Annexe V), les rédacteurs entendaient simplement s'assurer que l'analyse excluait le produit similaire de pays tiers et se limitait à une comparaison du produit subventionné et du produit similaire du plaignant. En somme, le Brésil considère que les subventions alléguées accordées à Boeing ne sont pas un moyen de défense contre les allégations formulées par les États-Unis dans le présent différend.[1299]

5.74 De l'avis du Brésil, le Groupe spécial devrait ignorer les tentatives faites par les CE pour utiliser les subventions accordées par les États-Unis à Boeing comme moyen de défense contre les allégations des États-Unis. Les prétendues allégations concernant les subventions accordées par les États-Unis à Boeing seront examinées par le Groupe spécial dans l'affaire DS353.

C. CANADA

1. Introduction

5.75 Le Canada indique qu'il participe à la présente procédure en raison du rôle qu'il joue en tant que grand producteur mondial d'aéronefs civils et de l'intérêt systémique qu'il a dans l'interprétation de l'Accord SMC.[1300]

2. Subordination *de facto* aux exportations

5.76 Le Canada estime que les États-Unis n'ont pas appliqué rigoureusement le critère relatif à la subordination *de facto* aux exportations qui est énoncé dans la note de bas de page 4 de l'Accord SMC.[1301] Il fait valoir qu'au lieu d'appliquer ce critère, les États-Unis tentent seulement d'établir que le remboursement du financement était lié aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues.[1302] Il note que les États-Unis paraphrasent le critère comme suit: "1) l'"octroi" d'une subvention; 2) qui est "lié aux" 3) "exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues". En insérant le terme "qui", les États-Unis ont masqué le cadre de l'examen. De l'avis du Canada, le texte établit clairement que le cadre de l'examen de l'élément "lié à" est "l'octroi de la subvention". Par conséquent, la pertinence du remboursement est limitée à la lumière qu'il jette sur le point de savoir si l'octroi de la subvention était subordonné aux exportations. Le remboursement n'est pas déterminant.[1303]

5.77 Le Canada affirme que l'Accord SMC place l'examen de l'élément "lié à" dans le cadre de l'octroi de la subvention et non de son remboursement pour une bonne raison. Un lien entre le remboursement d'une subvention et les ventes peut constituer, pour les pouvoirs publics, un mécanisme efficace pour établir le moment auquel les remboursements sont exigibles sans créer d'incitation à l'exportation. En effet, exiger le remboursement d'une subvention uniquement lorsque des ventes à l'exportation sont réalisées pourrait être un moyen d'utiliser les subventions pour stimuler les ventes intérieures de préférence aux ventes à l'exportation.[1304]

[1299] Brésil, déclaration liminaire, résumé analytique, paragraphe 19.

[1300] Résumé analytique de la communication du Canada en tant que tierce partie (ci-après Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique), paragraphe 1.

[1301] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 2. Le Canada affirme que 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 seule raison considéré comme une subvention à l'exportation au sens de cette disposition.

[1302] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 2.

[1303] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 3.

[1304] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 4.

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

5.78 Selon le Canada, les États-Unis font erreur lorsqu'ils amalgament les termes "résultats à l'exportation", "exportations" et "recettes d'exportation" au terme "ventes". En amalgamant ces termes, ils prétendent que toute subvention accordée sous la forme d'un financement fondé sur les redevances est prohibée si le niveau de remboursement anticipé prend en compte ne serait-ce qu'une seule vente à l'exportation. Cela vide de sa substance la dernière phrase de la note de bas de page 4.[1305]

5.79 Le Canada estime que si les États-Unis font valoir que l'octroi du financement était subordonné au remboursement intégral, ils n'ont fourni aucun élément de preuve. Même si de tels éléments de preuve avaient été fournis, il serait absurde de qualifier une prescription relative au remboursement intégral de subordination aux exportations. Toutes les constatations antérieures de l'existence d'une subvention à l'exportation prohibée étaient fondées sur une corrélation positive directe entre le subventionnement et l'exportation. Ici, la corrélation est inversée: les remboursements déclenchés par les ventes à l'exportation ne font que réduire tout avantage conféré à Airbus.[1306]

5.80 Le Canada note que les États-Unis font valoir que les engagements contractuels de remboursement de l'aide au lancement sur la base de chaque appareil sont suffisants sur ce marché mondialisé pour établir que l'octroi des subventions alléguées est subordonné aux exportations. Cela est contraire à l'article 3.1. Ainsi que l'indique clairement la note de bas de page 4, le cadre de l'examen visé à l'article 3.1 est l'octroi de la subvention, et non le remboursement de la contribution financière.[1307]

5.81 Les États-Unis demandent en outre au Groupe spécial d'accepter l'idée que les prescriptions relatives au remboursement par appareil du financement des États membres en cause sont "similaires" aux objectifs de résultats atteints en vertu de l'effort maximal qui sont énoncés dans le contrat de don en cause dans l'affaire *Australie – Cuir*. Or, les deux affaires ne sont aucunement analogues. L'affaire *Australie – Cuir* concernait des objectifs qui, s'ils étaient atteints, entraînaient un subventionnement supplémentaire. Dans l'affaire dont le Groupe spécial est saisi, chaque vente, à l'exportation ou sur le marché intérieur, ne déclenche, une fois effectuée, que le remboursement de la contribution financière.[1308]

5.82 Le Canada fait remarquer que, comme les États-Unis l'admettent eux-mêmes, toute leur argumentation concernant la subordination aux exportations dépend des calendriers de remboursement figurant dans les accords de contribution financière pertinents. Il note que dans leur deuxième communication, par exemple, les États-Unis allèguent que "c'est ce lien contractuel qui distingue la fourniture de l'aide au lancement de l'octroi d'une subvention effectué simplement parce que l'on s'attend à ce que la subvention entraîne des exportations".[1309] Or, le simple fait que les calendriers de remboursement sont incorporés dans les accords de contribution financière n'a pas pour effet de subordonner l'octroi des subventions alléguées aux résultats à l'exportation. Dans l'affaire *Australie – Cuir*, le Groupe spécial a pris en compte un certain nombre de circonstances pour constater que les résultats à l'exportation étaient l'une des conditions de l'octroi des subventions. Les deux affaires ne sont pas similaires, puisque les calendriers de remboursement par appareil en l'espèce sont fondés sur toutes les ventes – à l'exportation et sur le marché intérieur – et que, par conséquent,

[1305] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 6.
[1306] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 7.
[1307] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada à la réunion avec les tierces parties (ci-après Canada, déclaration orale, résumé analytique), paragraphe 2.
[1308] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 3. *Voir aussi* Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 5.
[1309] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 4.

les accords sont neutres pour ce qui est des résultats à l'exportation. Cette neutralité ne laisse entrevoir aucun lien entre les résultats à l'exportation et l'octroi de la subvention alléguée.[1310]

5.83 Le Canada affirme que les modalités de remboursement ne confèrent aucune subvention à Airbus sur la base de ses résultats à l'exportation. En fait, si Airbus n'effectuait pas la moindre vente à l'exportation des appareils pertinents, les pouvoirs publics liés à Airbus n'auraient aucun recours contre Airbus au titre de ces contrats. De plus, les remboursements déclenchés par les ventes à l'exportation ne peuvent que réduire l'avantage conféré à Airbus. Ces faits à eux seuls sont suffisants pour se prononcer sur l'allégation des États-Unis.[1311]

5.84 Le Canada note que les États-Unis se plaignent que les CE ne tiennent pas compte de leurs arguments concernant les modalités de remboursement et qu'elles répondent à un argument qu'ils n'ont pas formulé. Mais, en fait, ce sont les États-Unis qui comprennent mal l'importance des modalités de remboursement contractuelles pour l'octroi des subventions en question. Tout ce que ces modalités peuvent montrer en ce qui concerne l'octroi de la subvention, c'est que des ventes à l'exportation sont attendues. Selon le Canada, comme il ressort clairement de la dernière phrase de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, le simple fait de s'attendre à des ventes à l'exportation n'est pas suffisant pour établir qu'une subvention est subordonnée aux exportations.[1312]

5.85 Le Canada note que dans leur deuxième communication écrite, les CE ont développé leur argument selon lequel le critère relatif à la subordination aux exportations figurant à l'article 3.1 exige que la subordination soit constatée en ce qui concerne les deux éléments de la définition d'une subvention énoncée à l'article premier – la contribution financière et l'avantage conféré par cette contribution financière.[1313] Selon le Canada, la mention faite à l'article 3.1 des subventions "définies à l'article premier" étaye le point de vue des CE selon lequel il faut prouver qu'il y a subordination aux exportations au regard à la fois de la prescription relative à la contribution financière établie à l'article 1.1 a) et de l'élément avantage ainsi conféré établi à l'article 1.1 b). Le Canada a déjà souligné l'importance des mots "l'octroi d{e}" figurant dans la note de bas de page 4 pour la définition du cadre pertinent de l'examen de la subordination aux exportations. La référence faite à "l'octroi d{e}" sert aussi à souligner combien il est important d'effectuer l'examen de la subordination pour l'élément avantage conféré d'une subvention.[1314]

5.86 Le Canada souligne que ne pas examiner si la subordination aux exportations a un lien avec le fait qu'un avantage est conféré aurait pour résultat absurde qu'une subordination alléguée aux exportations, qui retire au lieu de conférer un avantage à l'exportation, serait suffisante pour qualifier une subvention de prohibée. Cette interprétation de la subordination aux exportations irait à l'encontre de toutes les constatations antérieures de l'existence d'une subvention à l'exportation prohibée formulées dans le cadre des différends soumis à l'OMC, qui s'appuyaient toutes sur l'existence d'une corrélation positive et directe entre le subventionnement et l'exportation. Or, c'est exactement l'interprétation avancée par les États-Unis dans le présent différend. Le Groupe spécial devrait rejeter cette interprétation.[1315]

[1310] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 5.
[1311] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 6.
[1312] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 7.
[1313] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 8.
[1314] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 9.
[1315] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 10.

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

3. Infrastructure

5.87 Le Canada note que les États-Unis allèguent que certains projets d'infrastructure sont des subventions, mais sans établir d'abord qu'ils ne sont pas exclus du champ d'application de l'Accord SMC en tant qu'"infrastructure générale" par l'article 1.1 a) 1) iii).[1316] Il énumère les problèmes que pose la définition d'une infrastructure générale donnée par les États-Unis et il explicite les principes qu'il a qualifiés dans sa communication écrite de pertinents pour l'analyse par le Groupe spécial des allégations des États-Unis concernant l'infrastructure.[1317]

5.88 De l'avis du Canada, le sens ordinaire le plus pertinent du terme "générale" est "dont l'application n'est pas spécifiquement limitée; qui se rapporte à toute une catégorie d'objets, de cas, de circonstances, etc.". Selon lui, par conséquent, il est possible de dire que, lorsque des pouvoirs publics fournissent une infrastructure sans limiter spécifiquement sa mise à la disposition du public, il n'y a pas de contribution financière. Le Canada estime que ce sens de "générale" est confirmé par les éléments à l'origine de l'exclusion qui figuraient dans les propositions visant à ce que l'infrastructure "utilisable par le grand public" soit exclue du champ d'application de l'Accord SMC.[1318]

5.89 De l'avis du Canada, le contexte de l'expression "infrastructure générale" étaye une présomption que l'infrastructure est générale à moins que les pouvoirs publics ne limitent spécifiquement son usage par le grand public. Premièrement, l'expression figure à l'article premier. C'est la seule exclusion dans l'Accord SMC dont on peut effectuer l'analyse juridique sans examiner du tout si la mesure confère un avantage. Deuxièmement, les rédacteurs font référence à l'infrastructure uniquement dans le cadre d'une exclusion, ce qui indique que leur objectif premier était de s'assurer que l'infrastructure générale était exclue, plutôt que de s'assurer que certaines infrastructures étaient incluses.[1319] Enfin, l'objet et le but de l'article premier étayent une présomption que l'infrastructure est générale en l'absence de limitation spécifique. Comme l'a constaté le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *États-Unis – Restrictions à l'exportation*, la définition d'une subvention figurant à l'article premier "a été rédigée dans le but exprès de faire en sorte que les interventions des pouvoirs publics sur le marché n'entrent pas toutes dans le champ d'application de l'Accord". L'article 1.1 a) 1) iii) ne devrait pas être interprété de telle manière que la portée de l'Accord soit indûment élargie.[1320]

5.90 Le Canada note que les États-Unis allèguent que les améliorations des réseaux routiers publics constituent "la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale". Toutefois, ils n'identifient aucune limite concernant l'utilisation des routes en cause par le public à la suite des améliorations. L'allongement de la piste à Brême pourrait soulever des questions différentes si la nouvelle portion était effectivement destinée à l'usage exclusif d'Airbus. Des restrictions concernant l'utilisation d'un élément distinguable de l'infrastructure peuvent justifier un examen séparé de cet élément.[1321]

5.91 Le Canada estime que des limitations concernant l'utilisation de l'infrastructure par certains utilisateurs ne privent pas nécessairement l'infrastructure de son caractère général si l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que l'utilisation générale reprenne dans un avenir prévisible. Un droit

[1316] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 8.
[1317] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 11.
[1318] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 9.
[1319] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 10.
[1320] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 11.
[1321] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 13.

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

temporaire d'usage exclusif peut, toutefois, nécessiter un examen indépendant pour déterminer si le droit exclusif lui-même constitue la fourniture d'un bien (ou d'un service).[1322]

5.92 Le Canada note que dans leur première communication écrite, les États-Unis ont simplement affirmé que, selon eux, l'infrastructure en cause était "autre que générale". À la demande du Groupe spécial, ils ont finalement proposé une définition d'une infrastructure générale dans leur réponse à la question n° 20 du Groupe spécial.[1323] Le Canada fait remarquer que dans cette définition, les États-Unis ont limité le concept d'infrastructure générale à une infrastructure qui "doit inclure, couvrir ou concerner la totalité ou la quasi-totalité des parties d'un territoire entier ou d'une communauté entière et doit être totalement ou pratiquement universelle, et non partielle, particulière ou locale afin d'être considérée comme une infrastructure générale". Selon le Canada, il s'agit d'un critère inapplicable. D'une part, il poserait une foule de nouveaux problèmes de définition comme celui de savoir ce qui constitue un "territoire entier ou une communauté entière". Mais plus fondamentalement, ce serait un critère impossible à remplir. Une infrastructure telle qu'une installation portuaire ne pourrait jamais répondre à cette définition. Et pour les Membres de l'OMC aussi étendus géographiquement que le Canada, ou l'une et l'autre des parties au différend, il est difficile d'imaginer un quelconque élément de l'infrastructure physique dont on pourrait dire qu'il inclut, couvre ou concerne la totalité ou la quasi-totalité de leur territoire ou communauté.[1324]

5.93 Les principes directeurs mentionnés par le Canada dans sa communication écrite sont plus compatibles avec la marge d'appréciation que se sont ménagés les Membres de l'OMC pour déterminer ce qui constitue une infrastructure générale. Cette marge d'appréciation a des limites appropriées. Ainsi que le Canada l'a démontré dans sa communication écrite, le concept d'infrastructure générale est étroitement lié à sa mise à la disposition du public et couvre la fourniture de biens et de services de base qui soutiennent l'économie.[1325]

5.94 Bien que les considérations de politique publique soient au cœur de toute décision des pouvoirs publics de fournir une infrastructure générale, le Canada ne fait pas valoir qu'une justification sur le plan de la politique publique est en soi suffisante. Le fait qu'une infrastructure est fournie exclusivement à une société pour des raisons de politique publique n'empêche pas un autre Membre d'établir, au moyen d'éléments de preuve, qu'il s'agit d'autre chose qu'une infrastructure générale parce qu'elle ne constitue pas un bien ou un service de base qui soutient l'économie ou parce qu'il n'y a pas réellement ou potentiellement de mise à disposition générale.[1326] Le Canada fait valoir que la présomption qu'une infrastructure fournie par les pouvoirs publics est "générale" en l'absence d'une preuve du contraire cadre avec la règle type au titre du Mémorandum d'accord selon laquelle "la charge de la preuve incombe à la partie, qu'elle soit demanderesse ou défenderesse, qui établit, par voie d'affirmation, une allégation ou un moyen de défense particulier". En l'espèce, les États-Unis ont la charge d'établir que l'infrastructure qu'ils contestent est "autre qu'une infrastructure générale".[1327]

5.95 Le Canada ne souscrit pas à la thèse de l'Australie selon laquelle il faut examiner les faits et circonstances entourant la fourniture d'une infrastructure générale pour déterminer si celle-ci confère un avantage à une entreprise. Par sa nature, une infrastructure générale est présumée avoir de vastes avantages et le fait qu'un avantage est conféré à une entreprise n'est donc pas pertinent pour la question de savoir si elle constitue une contribution financière. L'Australie confond les critères de l'"avantage" et de la "contribution financière", ce contre quoi l'Organe d'appel a mis en garde à

[1322] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 14.
[1323] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 12.
[1324] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 13.
[1325] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 14.
[1326] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 15.
[1327] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 16.

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

plusieurs reprises. Dans la structure de l'article premier, ce n'est qu'une fois que l'on a déterminé qu'une infrastructure constituait une contribution financière – c'est-à-dire une infrastructure "autre{} qu'une infrastructure générale" – que l'on passe à l'analyse de la question, au titre de l'article 1.1 b), de savoir si elle confère aussi un avantage au bénéficiaire.[1328]

5.96 Le Canada estime que le concept de l'utilisation disproportionnée ou dominante par certaines entreprises est une question à examiner dans le cadre de l'article 2 de l'Accord SMC et que ce concept n'est pas approprié dans le contexte de l'article 1.1 a) iii). Ainsi que le Canada l'a noté dans sa communication écrite, ce concept n'est pas approprié parce qu'il introduirait un élément de redondance dans l'analyse effectuée au titre des articles 1er et 2, et désavantagerait les Membres dont l'économie est peu diversifiée. De plus, le fait d'établir si une infrastructure est générale ou non sur la base de l'utilisation privée ultérieure rendrait incertain le statut de la mesure au moment de sa création. Le fait qu'une mesure des pouvoirs publics entraînera ou non une subvention devrait être établi clairement avant, et non après, l'adoption de la mesure par les pouvoirs publics.[1329]

5.97 De la même manière, les États-Unis ont mis en cause le site industriel AéroConstellation, en partie, parce qu'il s'agissait d'un site conçu "sur mesure" pour un secteur spécifique de l'économie. Il convient de faire preuve de prudence avec un tel raisonnement, car un aéroport ou un port peuvent aussi être considérés comme conçus "sur mesure" pour un secteur spécifique de l'économie, même s'il est plus correct de les considérer comme des biens de base soutenant l'économie et mis à la disposition du public. En ce qui concerne l'argument des États-Unis selon lequel les pouvoirs publics français auraient dû vendre le terrain du site AéroConstellation à un prix qui tenait compte de leurs propres coûts, le Canada estime qu'un point de repère plus approprié pour la vente du terrain est la valeur marchande du terrain, telle qu'elle est déterminée par référence aux taux du marché existants conformément à l'article 14 d) de l'Accord SMC.[1330]

5.98 S'agissant de la mise en valeur du terrain, il est difficile d'imaginer un actif qui soit plus durable qu'un terrain. Il faut nécessairement envisager le très long terme pour procéder à un examen raisonnable de la possible utilisation par le public et de la possible mise à la disposition du public de nouveaux terrains lorsque l'État en conserve la propriété. Dans le cas des installations du Mühlenburger Loch, les conditions de la location à Airbus fournissent au Groupe spécial un résumé utile de cet aspect du projet qui se rapporte exclusivement à Airbus. Selon le Canada, la location constitue une base utile pour déterminer si Airbus a bénéficié de conditions plus favorables que celles qu'elle aurait obtenues pour une location commerciale comparable sur le marché existant.[1331]

5.99 Le Canada note que les États-Unis font aussi valoir que les règles communautaires régissant les aides publiques donnent des indications pour définir quand une infrastructure constitue une subvention. Toutefois, ces règles représentent la pratique interne des CE et n'ont aucun rapport avec l'Accord SMC. Par conséquent, elles ne sont pas du tout pertinentes pour l'interprétation correcte de l'article 1.1 a) iii) de l'Accord SMC.[1332]

4. Préjudice grave

5.100 Le Canada estime qu'il y a deux défauts fondamentaux dans l'analyse relative au préjudice grave effectuée par les États-Unis. Premièrement, leur approche du "produit similaire" est, s'agissant

[1328] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 17.
[1329] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 18. *Voir aussi* Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 12.
[1330] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 19.
[1331] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 20.
[1332] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 21.

des faits de la cause en l'espèce, incorrecte. Deuxièmement, évaluer l'effet de toutes les subventions alléguées prises ensemble ne permet pas de prendre en compte les différences concernant leur nature et leur effet.[1333]

a) Produit similaire

5.101 Le Canada note que les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis sont fondées sur leur affirmation selon laquelle il n'existe qu'un seul produit subventionné en cause dans le présent différend, à savoir la famille tout entière des LCA produits par Airbus. Toutefois, cette affirmation ne tient pas compte des réalités du marché dans le secteur des aéronefs civils qui reconnaît que la famille des LCA comprend un certain nombre de produits différents et distincts. Conscients de la fragilité de leur position, les États-Unis ont demandé au Groupe spécial de s'en remettre à eux pour identifier le produit subventionné.[1334]

5.102 Le Canada ne voit dans l'Accord SMC aucune disposition qui obligerait le présent Groupe spécial à s'en remettre à l'avis de l'une ou l'autre des parties au différend sur le produit subventionné et le produit similaire correspondant. Il appartient au Groupe spécial de déterminer, en tant que juge des faits, si le différend concerne un ou plusieurs produits subventionnés. En tant que juge des faits, le Groupe spécial agit conformément à l'obligation qui lui incombe au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord de procéder à "une évaluation objective des faits de la cause, de l'applicabilité des dispositions des accords visés pertinents et de la conformité des faits avec ces dispositions".[1335]

5.103 À cet égard, et contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, le Canada estime que la définition du produit similaire figurant dans la note de bas de page 46 de l'Accord SMC est un contexte très pertinent pour déterminer s'il y a un ou plusieurs produits subventionnés en cause. En particulier, la prescription de la note de bas de page 46 selon laquelle il doit exister une correspondance étroite entre le produit subventionné et le produit similaire, sur la base des caractéristiques du produit similaire, serait vidée de son sens si la partie plaignante pouvait simplement affirmer qu'un certain nombre de produits distincts possédant des caractéristiques très différentes constituaient un unique produit subventionné.[1336]

5.104 Le Canada note que pour étayer leur demande visant à ce que l'on s'en remette à leur groupement unilatéral de tous les LCA en un produit unique, les États-Unis s'appuient sur un différend réglé au titre de l'Accord antidumping. Or, la jurisprudence dans le domaine de l'antidumping n'est pas pertinente – puisque, dans le contexte de l'Accord antidumping, la détermination du produit faisant l'objet d'un dumping et du produit similaire ne doit être faite par un groupe spécial que dans le cadre d'un réexamen des déterminations déjà établies par l'autorité nationale chargée de l'enquête. Pour réexaminer une détermination établie par l'autorité chargée de l'enquête, un groupe spécial ne peut pas effectuer un examen *de novo* ni substituer ses vues à celles de l'autorité chargée de l'enquête. Ces restrictions ne s'appliquent pas en l'espèce.[1337]

5.105 Selon le Canada, il n'est pas correct d'alléguer, comme les États-Unis le font ici, qu'"{é}tant donné que les subventions sont accordées à Airbus pour le développement d'une famille de LCA … le "produit subventionné" est la famille de LCA d'Airbus dans son ensemble". Il explique que l'identification d'un "produit similaire" et du produit subventionné correspondant dans le cadre de l'analyse relative au préjudice grave est, en vertu de la définition figurant dans la note de bas de

[1333] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 15.
[1334] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 23.
[1335] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 24.
[1336] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 25.
[1337] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 26.

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

page 46, axée sur les caractéristiques des produits en cause, et non sur les caractéristiques de la subvention.[1338] Il s'ensuit que le fait qu'un plaignant a contesté de multiples subventions dans une demande d'établissement d'un groupe spécial ne justifie pas l'agrégation de plusieurs produits distincts en un "produit similaire" unique. Avoir un autre avis reviendrait à gommer la distinction existant entre la portée de la procédure de groupe spécial, qui est déterminée par la demande d'établissement d'un groupe spécial, et la définition du "produit similaire", qui est énoncée dans la note de bas de page 46.[1339]

5.106 De l'avis du Canada, les États-Unis passent à côté de l'essentiel lorsqu'ils s'efforcent d'étayer leur allégation relative au "produit similaire" en faisant observer qu'un financement fondé sur les redevances pour différents modèles d'Airbus apporte en réalité des avantages à l'ensemble de la production de LCA d'Airbus parce que "les subventions pour le développement de chaque grand modèle de LCA d'Airbus apportent des avantages à la production et à la commercialisation de sa famille de LCA tout entière". Ce sont les caractéristiques des produits comparés qui sont pertinentes pour la question de savoir s'ils sont "similaires". Les avantages conférés par une subvention à l'échelle d'une société n'ont rien à voir avec les caractéristiques réelles des produits que cette société produit.[1340]

5.107 Le Canada note que les arguments des États-Unis relatifs à la "famille" suggèrent pour l'essentiel que l'Airbus 380 est en quelque sorte "similaire" au Boeing 737. Toutefois, le 737 est un aéronef à fuselage étroit ayant une capacité d'environ 120 à 200 sièges et un rayon d'action d'environ 3 000 à 6 000 km. L'A380 est un aéronef à fuselage large de plus de 500 sièges et ayant un rayon d'action de 15 000 km. Il est inconcevable qu'un A380 puisse causer un détournement ou une entrave ou une sous-cotation des prix au détriment d'un 737 étant donné qu'ils ne sont simplement pas considérés par le marché comme étant en concurrence.[1341]

5.108 Le Canada fait remarquer que le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *Indonésie – Automobiles* a rejeté un argument similaire. Une raison essentielle pour laquelle ce groupe spécial a rejeté l'argument selon lequel tous les véhicules de tourisme devaient être considérés comme des "produits similaires" au véhicule "Timor" était l'absence de substituabilité entre la Timor, petite voiture économique, et les véhicules de tourisme haut de gamme, par exemple une Rolls-Royce. Le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* a constaté qu'il était "presque inconcevable" qu'une subvention accordée aux Timor puisse causer un détournement ou une entrave au détriment de Rolls-Royce, ou que l'on puisse effectuer une analyse sérieuse d'une sous-cotation des prix impliquant ces deux modèles.[1342]

5.109 Le Canada note que le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* a constaté qu'"un moyen raisonnable" d'aborder la question du "produit similaire" était de considérer la manière dont la branche de production en cause avait analysé la segmentation du marché. Le Canada souscrit à l'opinion selon laquelle les analyses de la segmentation du marché effectuées par la branche de production peuvent constituer un outil utile pour mener une analyse relative au produit similaire et il demande instamment

[1338] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 16, mentionnant la note de bas de page 46: "Dans le présent accord, l'expression "produit similaire" ("like product") s'entend d'un produit identique, c'est-à-dire semblable à tous égards au produit considéré, ou, en l'absence d'un tel produit, d'un autre produit qui, bien qu'il ne soit pas semblable à tous égards, présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du produit considéré."
[1339] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 17.
[1340] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 18.
[1341] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 19.
[1342] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 20.

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

au Groupe spécial de mener son analyse de manière à opérer une distinction entre les produits sur la base des caractéristiques que le marché lui-même juge importantes et distinctives.[1343]

b) Causalité et analyse agrégée des États-Unis

5.110 De l'avis du Canada, les États-Unis font erreur en examinant uniquement s'il existe un lien de causalité entre le groupe agrégé des subventions et le groupe agrégé des effets prévus à l'article 6.3 a) à c). Cette erreur est double. Premièrement, les subventions ont été agrégées sans que leur nature et leur effet soient pris en compte. Deuxièmement, les États-Unis n'ont pas établi de lien entre les subventions alléguées et les effets défavorables allégués.[1344]

i) Agrégation des subventions

5.111 Le Canada note que l'allégation de préjudice grave formulée par les États-Unis reste fondée sur les effets agrégés de toutes les subventions alléguées, indépendamment du montant, de l'âge, de la nature ou du type d'avantage par rapport à tous les LCA de Boeing. Selon le Canada, cette approche n'est pas compatible avec l'approche suivie par des groupes spéciaux antérieurs, en particulier le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, et elle est incompatible avec la rigueur exigée par l'article 6.3 de l'Accord SMC.[1345] Le Canada indique que l'agrégation d'un certain nombre de subventions en vue d'une analyse relative au préjudice grave est appropriée dans la mesure où les subventions qui sont agrégées ont une nature et un effet similaires au regard du produit similaire. Il note que le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland* a agrégé certaines subventions et s'est abstenu d'en agréger d'autres en raison de ce qu'il considérait être leur nature et leur effet différents.[1346]

5.112 Le Canada estime que la prudence dont a fait preuve le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland* en reconnaissant qu'il "{fallait} accorder toute l'attention voulue à chaque subvention en cause" était appropriée en raison des dangers que toute évaluation cumulative présente. Une évaluation agrégée peut avoir pour résultat une constatation de l'existence d'un préjudice grave même si toutes les subventions n'ont pas pour résultat un préjudice grave. Par conséquent, une agrégation trop générale peut donner aux parties des indications inadéquates quant aux actions requises du Membre qui accorde la subvention pour se conformer à une recommandation de l'ORD visant à ce qu'il élimine les effets défavorables causés par les subventions considérées dans leur ensemble.[1347]

5.113 Le Canada fait valoir qu'en l'espèce, il n'est pas approprié que les États-Unis agrègent: 1) l'effet de quatre décennies de subventions indépendamment du moment où elles ont été accordées et utilisées; et 2) les programmes de recherche-développement avec d'autres formes de subventions sans prendre en considération le lien qu'ont ces subventions avec les produits subventionnés et les effets défavorables allégués.[1348]

ii) Agrégation des subventions indépendamment du moment où elles ont été accordées et utilisées

5.114 Il est hautement hypothétique qu'un financement fondé sur les redevances qui a été accordé et utilisé entre 1969 et 2001 puisse avoir un quelconque effet persistant sur les décisions d'Airbus en matière de fixation des prix et, par conséquent, sur les LCA de Boeing. Cela est particulièrement vrai

[1343] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 21.
[1344] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 22.
[1345] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 27.
[1346] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 23.
[1347] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 24. *Voir aussi* Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 28.
[1348] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 25.

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

du fait que les obligations de remboursement sont déclenchées par chaque vente. Le Canada se demande si le fait d'avoir reçu des subventions de ce type, dans ce qui est pour l'entreprise un passé lointain, pourrait déclencher une sous-cotation du prix actuel ou introduire un risque actuel de sous-cotation du prix.[1349]

5.115 Le Canada note que la communication des CE expose ce qu'elles appellent la "méthode des États-Unis/de Boeing" pour l'imputation des subventions dans le temps. Selon lui, que le Groupe spécial adopte ou non cette méthode, il devrait s'abstenir d'agréger les subventions accordées avant la période couverte par le réexamen et les subventions les plus récentes en l'absence d'éléments de preuve convaincants présentés par les États-Unis qui indiquent que les subventions antérieures ont un effet actuel.[1350]

iii) Agrégation des programmes de recherche-développement (R&D)

5.116 Le Canada estime que, de même, les programmes de R&D ne devraient être agrégés qu'à l'issue d'une analyse de leur nature et de leurs effets destinée à déterminer s'ils sont suffisamment similaires aux autres subventions alléguées pour qu'une agrégation soit justifiée. Il note qu'il n'y a pas d'analyse de ce type dans la première communication des États-Unis.[1351]

5.117 Le Canada fait remarquer que la R&D se traduit fréquemment par des avantages qui vont au-delà des intérêts particuliers d'un producteur. Il peut donc ne pas être approprié d'agréger les programmes de R&D et le financement destiné au lancement d'un nouvel aéronef. Le point de vue selon lequel la R&D a des caractères particuliers est étayé par la Partie IV de l'Accord SMC relative aux subventions ne donnant pas lieu à une action. Les dispositions de cette partie sont devenues caduques en vertu de l'article 31 de l'Accord SMC et les Membres n'ont entrepris aucune action pour étendre son application. Toutefois, comme le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland* et l'arbitre désigné dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 22:6 – États-Unis)* l'ont constaté, ces dispositions "peuvent néanmoins être utiles pour comprendre l'architecture globale de l'Accord pour ce qui est des différents types de subventions qu'il cherchait et qu'il cherche à traiter".[1352]

5.118 Le Canada note que l'article 8.2 a) de la Partie IV a établi que l'"aide à des activités de recherche menées par des entreprises ou par des établissements d'enseignement supérieur ou de recherche ayant passé des contrats avec des entreprises" pouvait, sous réserve de certaines conditions, bénéficier du statut de subvention ne donnant pas lieu à une action. Ainsi, l'article 8.2) a) indique que, pour les rédacteurs de l'Accord SMC, ces programmes de R&D présentaient des caractères particuliers. La protection automatique visant les subventions relevant de cette disposition est devenue caduque, mais la disposition appuie bien la prise en compte des programmes de R&D séparément des autres subventions.[1353]

5.119 Le Canada note que les programmes de R&D présentent également des caractères particuliers dans la présente procédure étant donné qu'ils impliquaient un certain nombre d'entités différentes, dont beaucoup n'avaient pas de lien direct avec Airbus. Dans ces circonstances, la charge incombe aux États-Unis de démontrer comment les avantages ont été transmis à Airbus.[1354]

[1349] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 26.
[1350] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 27.
[1351] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 28.
[1352] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 29.
[1353] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 30.
[1354] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 31.

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

iv) Les États-Unis ne démontrent pas l'existence du lien de causalité requis par l'article 6.3

5.120 Le Canada soutient que l'article 6.3 exige qu'il y ait un lien entre la subvention et son effet. Si une allégation de détournement des importations au titre de l'article 6.3 a) est formulée, il faut démontrer l'existence du "lien de causalité" entre la subvention et le détournement des importations. Si une allégation de sous-cotation notable du prix au titre de l'article 6.3 c) est formulée, il faut démontrer l'existence du lien de causalité entre les subventions et la sous-cotation du prix, et ainsi de suite pour chaque effet allégué.[1355]

5.121 Telle était l'approche adoptée dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*. Ce groupe spécial a effectué un examen pour déterminer s'il était satisfait à tous les éléments de l'allégation au titre de l'article 6.3 c) et un examen distinct pour déterminer s'il était satisfait à tous les éléments de l'allégation au titre de l'article 6.3 d). Le Groupe spécial a établi que le lien de causalité entre l'effet allégué et les subventions alléguées était l'un des éléments dont l'existence devait être démontrée au titre de l'article 6.3 d).[1356]

5.122 Le Canada estime qu'en l'espèce, les États-Unis sont tenus de démontrer l'existence d'un lien de causalité pour chacun des alinéas a) à c) de l'article 6.3, étant donné qu'ils allèguent l'existence de chacun de ces effets. En outre, s'agissant de leur allégation relative à l'article 6.3 c), les États-Unis sont tenus de démontrer que le lien de causalité requis existe entre les subventions et chacun des effets allégués d'empêchement notable de hausses de prix, de dépression notable des prix et de pertes de ventes. Le Canada fait valoir qu'en examinant simplement l'existence d'un lien de causalité entre le groupe agrégé de subventions et le groupe agrégé d'effets, les États-Unis n'ont pas effectué une analyse du lien de causalité pour chaque effet allégué visé aux alinéas a) à c) de l'article 6.3. Au lieu de cela, en adoptant une analyse globale du lien de causalité, ils ont occulté les éléments dont l'existence doit être démontrée au titre de l'article 6.3.[1357]

5.123 Selon le Canada, la théorie du lien de causalité globale des États-Unis comporte deux volets: 1) l'effet cumulatif des subventions a permis le développement de LCA d'Airbus "qui n'aurai{t} pas été entrepris du tout, ou pas au même rythme, en l'absence des subventions"; et 2) l'effet cumulatif des subventions procure à Airbus une réserve financière qui lui permet "de poursuivre une politique de fixation des prix de ses LCA visant à obtenir des parts de marché". S'agissant du premier aspect, l'affirmation selon laquelle, en l'absence de subventions, il n'y aurait pas de concurrence affectant le producteur des États-Unis n'est qu'une hypothèse. Le Canada note que les États-Unis n'ont pas étayé une telle allégation. En outre, l'article 6.3 porte sur la détermination des effets des subventions sur les produits du plaignant sur les marchés pertinents. Les points de repère pour cet exercice ne sont pas les marchés en l'absence des produits du Membre qui accorde la subvention, mais les marchés en l'absence des effets des subventions en cause. Le deuxième aspect de la théorie des États-Unis concernant le lien de causalité – à savoir que les subventions soutiennent une politique de fixation des prix d'Airbus destinée à obtenir des parts de marché – a un lien direct, en théorie, avec chacun des examens au titre de l'article 6.3 a) à c). Toutefois, les États-Unis n'entreprennent jamais cette analyse pour chacun des effets dont ils ont allégué l'existence.[1358]

5.124 Enfin, le Canada souscrit aux vues du Japon selon lesquelles il est important d'effectuer une analyse aux fins de la non-imputation concernant les autres facteurs connus qui pourraient causer le préjudice grave allégué. Ainsi que l'explique le Japon dans sa communication écrite, bien que l'Accord SMC ne comporte pas explicitement de prescription imposant de procéder à une analyse aux

[1355] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 32.
[1356] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 33.
[1357] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 34.
[1358] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 35.

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

fins de la non-imputation dans les cas de préjudice grave, c'est une obligation implicite de tout critère de causalité. Des rapports antérieurs de l'OMC ont reconnu qu'il était important de faire en sorte que les effets d'autres facteurs ne soient pas indûment imputés aux subventions contestées dans le contexte de l'article 5.3 c). À cet égard, les prescriptions applicables à une analyse aux fins de la non-imputation qui sont énoncées dans la Partie V de l'Accord SMC, et la jurisprudence y afférente, fournissent au présent Groupe spécial une marche à suivre raisonnable.[1359]

5. Conclusion

5.125 Le Canada est d'avis que l'application de l'Accord SMC à des mesures spécifiques nécessite une analyse rigoureuse qui ne peut pas être abrégée en raison de la complexité du différend. Il fait valoir que l'allégation de préjudice grave formulée par les États-Unis est si générale qu'elle ne respecte pas les critères juridiques prévus dans la Partie III de l'Accord SMC. En ce qui concerne la subordination *de facto* aux exportations au titre de l'article 3.1 a) et le critère permettant de déterminer si l'infrastructure relève de l'Accord SMC au titre de l'article 1.1 a) 1) iii), les États-Unis n'ont pas lié leur analyse au texte de ces dispositions, considérées dans leur contexte et à la lumière de l'objet et du but de l'Accord.[1360]

D. CHINE

1. Introduction

5.126 Dans sa communication en tant que tierce partie et à la réunion du Groupe spécial avec les tierces parties, la Chine présente ses vues sur les deux questions de droit ci-après: i) la subordination en fait aux exportations au titre de l'article 3.1 a) de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* (l'"Accord SMC"); et ii) l'analyse aux fins de la non-imputation au titre de l'article 15.5 de l'Accord SMC dans le contexte des allégations conjointes au titre de l'article 5 a) et c).[1361]

2. Subordination en fait aux exportations au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC

5.127 La Chine note que dans le présent différend, les États-Unis semblent faire valoir que certaines aides au lancement – sous la forme de prêts – sont subordonnées en fait aux résultats à l'exportation, étant donné que: i) les pouvoirs publics liés à Airbus ont lié le *remboursement* de ces aides aux ventes de LCA, et ii) compte tenu de la demande limitée sur le marché européen, le *remboursement* était nécessairement lié à des exportations importantes.[1362] Selon la Chine, la constatation de l'existence de subventions à l'exportation en fait prenant la forme de prêts, selon les règles énoncées dans la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a) de l'Accord SMC, doit être axée sur l'"*octroi*" – plutôt que sur le "*remboursement*" – des prêts.[1363]

5.128 Premièrement, conformément à l'article 3.1 a) et à la note de bas de page 4 y relative de l'Accord SMC, il faut démontrer l'existence de trois éléments pour constater qu'il y a subordination en fait aux exportations, à savoir: i) "l'octroi d'une subvention"; ii) "… lié aux … "; et iii) "exportations

---

[1359] Canada, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 29.

[1360] Canada, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 36.

[1361] Résumé analytique de la communication de la Chine en tant que tierce partie (ci-après Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique), paragraphe 2.

[1362] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 3. *Voir aussi* la déclaration liminaire de la Chine à la réunion avec les tierces parties (ci-après Chine, déclaration liminaire), paragraphe 2.

[1363] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 4.

ou recettes d'exportation effectives ou prévues".[1364] À cet égard, la Chine rappelle que l'Organe d'appel, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, a clarifié davantage les trois éléments ci-dessus nécessaires pour constater l'existence d'une subordination en fait aux exportations. S'agissant de "l'octroi d'une subvention", l'Organe d'appel a été d'avis, entre autres choses, qu'il fallait d'abord examiner si l'*autorité accordant la subvention* avait imposé une condition fondée sur les résultats à l'exportation pour la *fourniture* de la subvention et que la prohibition au titre de l'article 3.2 et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC concernait l'"*octroi* d'une subvention", et non le fait de la recevoir.[1365] Sur la base de l'avis cité ci-dessus et d'autres avis formulés par l'Organe d'appel, la Chine estime que, pour constater l'existence d'une subordination en fait aux exportations, il faudrait mettre l'accent sur l'*octroi* d'une subvention et il faut démontrer par la configuration globale des faits qu'il y a une conditionnalité entre l'*octroi* d'une subvention et les exportations effectives ou prévues.[1366]

5.129 Deuxièmement, selon la Chine, la même règle s'applique bien à une subvention prenant la forme d'un prêt. Dans ce cas, pour déterminer si le prêt constitue une subvention subordonnée en fait aux exportations, il faut établir que l'autorité accordant la subvention impose une condition fondée sur les résultats à l'exportation lorsqu'elle *fournit* le prêt. En réalité, les acteurs concernés par l'octroi et par le remboursement du prêt sont différents, respectivement les pouvoirs publics et le bénéficiaire de la subvention. Par conséquent, à la lumière des avis de l'Organe d'appel cités ci-dessus, la Chine estime que l'article 3.1 a) ne vise pas à prohiber le remboursement d'un prêt subordonné aux résultats à l'exportation. En tout état de cause, lorsqu'on examine la subordination en fait aux exportations, l'octroi d'un prêt n'a rien à voir avec la façon dont le débiteur remboursera le prêt par la suite, qui est plus étroitement liée à la constatation de l'existence d'un avantage. Ainsi, on ne devrait pas gommer la distinction qui existe entre l'octroi d'un prêt et le remboursement d'un prêt lorsqu'on examine la question de la subordination en fait aux exportations.[1367]

5.130 En outre, après avoir examiné deux affaires pertinentes soumises à l'OMC, *Canada – Aéronefs* et *Australie – Cuir*, la Chine estime que les faits pertinents d'une cause particulière doivent prouver de façon suffisante le "lien" entre l'"octroi d'une subvention" et les "exportations effectives ou prévues" et que la vocation exportatrice d'un bénéficiaire d'une subvention à elle seule ne démontre pas de façon suffisante l'existence d'une subordination en fait aux exportations.[1368]

3. Analyse aux fins de la non-imputation dans le contexte des allégations conjointes au titre de l'article 5 a) et c)

5.131 La Chine note que dans leur première communication écrite, les États-Unis allèguent l'existence d'effets défavorables au titre à la fois des paragraphes a) et c) de l'article 5 de l'Accord SMC. S'agissant de leur allégation au titre de l'article 5 a), les États-Unis estiment que les importations subventionnées de LCA d'Airbus sur le marché des États-Unis ont causé un dommage à la branche de production nationale de LCA des États-Unis.[1369]

5.132 D'emblée, au vu du renvoi à la Partie V figurant dans la note de bas de page 11 relative à l'article 5 a), la Chine estime que, lorsqu'une partie plaignante formule une allégation au titre de

[1364] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 5. *Voir aussi* Chine, déclaration liminaire, paragraphe 3.
[1365] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 6. *Voir aussi* Chine, déclaration liminaire, paragraphe 4.
[1366] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 7. *Voir aussi* Chine, déclaration liminaire, paragraphe 5.
[1367] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 8. *Voir aussi* Chine, déclaration liminaire, paragraphe 6.
[1368] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 9.
[1369] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 10.

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

l'article 5 a) et affirme l'existence d'un dommage, elle est tenue de démontrer d'abord *prima facie* que les *importations subventionnées* causent, par les effets des subventions, un dommage à la branche de production nationale, conformément à l'article 15 de l'Accord SMC.[1370]

5.133 S'agissant de l'analyse aux fins de la non-imputation au titre de l'article 15.5, la Chine estime qu'une partie plaignante formulant une allégation au titre de l'article 5 a) est aussi tenue de procéder à une telle analyse. Les États-Unis partagent aussi cet avis. En outre, rappelant l'interprétation de la disposition parallèle de l'article 3.5 de l'*Accord antidumping* donnée par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Acier laminé à chaud*, la Chine estime qu'une partie plaignante est tenue, en vertu de l'article 15.5 de l'Accord SMC de *dissocier et distinguer* les effets dommageables des *autres facteurs connus* de ceux des importations subventionnées[1371] En outre, elle estime que la prescription de l'article 15.5 relative à la non-imputation est particulièrement pertinente lorsqu'un Membre formule des allégations au titre à la fois du paragraphe a) et du paragraphe c) de l'article 5 de l'Accord SMC pour les raisons ci-après.[1372]

5.134 Premièrement, une allégation au titre de l'article 5 c) exige la démonstration de l'existence de l'un des scénarios de préjudice grave prévus à l'article 6.3, qui constituent tous le signe manifeste d'une baisse des résultats à l'exportation de la branche de production nationale du Membre plaignant. Par conséquent, si le Membre plaignant établit, selon ses allégations, l'existence d'un scénario de préjudice grave, il semble approprié d'inférer que la branche de production nationale pertinente doit plus ou moins avoir été défavorablement affectée ou avoir "subi un dommage" à cause de ses *mauvais résultats à l'exportation*.[1373]

5.135 Deuxièmement, l'article 15.5 de l'Accord SMC prescrit explicitement à l'autorité chargée de l'enquête (dans la présente affaire, le Membre plaignant) de ne pas imputer le dommage causé par les *résultats à l'exportation* à celui causé par les importations subventionnées. Ainsi, il est évident que lorsqu'un Membre formule des allégations conjointes au titre de l'article 5 a) et c), il est manifestement tenu d'effectuer une analyse aux fins de la non-imputation concernant le dommage causé par la baisse des résultats à l'exportation de sa branche de production nationale.[1374]

5.136 Troisièmement, le "dommage {causé} à une branche de production nationale" et le "préjudice grave" sont deux notions juridiques différentes. Le "dommage {causé} à une branche de production nationale" au titre de l'article 5 a) est le dommage causé par les ***importations*** subventionnées à la branche de production nationale sur le *marché intérieur* du Membre plaignant. Alors que le "préjudice grave" au titre de l'article 5 c) tel qu'il est explicité à l'article 6.3 correspond aux situations défavorables que "*la subvention a pour effet de*" causer sur le marché du Membre accordant la subvention, sur le marché d'un pays tiers, ou sur le même marché, selon le cas.[1375]

5.137 Quatrièmement, il y a dans l'Accord SMC des prescriptions juridiques distinctes concernant la façon de constater l'existence d'un dommage et la façon d'établir les différents cas de préjudice grave,

---

[1370] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 11. *Voir aussi* Chine, déclaration liminaire, paragraphe 7.

[1371] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 12. *Voir aussi* Chine, déclaration liminaire, paragraphe 8.

[1372] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 13.

[1373] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 14. *Voir aussi* Chine, déclaration liminaire, paragraphe 9.

[1374] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 15. *Voir aussi* Chine, déclaration liminaire, paragraphe 10.

[1375] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 16. *Voir aussi* Chine, déclaration liminaire, paragraphe 11.

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

respectivement. Par conséquent, une allégation au titre de l'article 5 a) est juridiquement distincte et indépendante d'une allégation au titre de l'article 5 c).[1376]

4. Conclusion

5.138 En conclusion, la Chine estime que,

1. pour déterminer l'existence d'une subordination en fait aux exportations au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC, il faut démontrer, sur la base de tous les faits pertinents, que l'octroi – et non le remboursement ou quoi que ce soit d'autre – d'une subvention est en fait lié ou subordonné aux exportations effectives ou prévues. Dans le même temps, la vocation exportatrice du bénéficiaire d'une subvention à elle seule ne démontre pas de façon suffisante l'existence d'une subordination en fait aux exportations; et

2. un Membre plaignant qui formule une allégation au titre de l'article 5 a) sera assujetti aux obligations énoncées dans la Partie V, ce qui inclut, entre autres choses, la prescription relative à la non-imputation de l'article 15.5 de l'Accord SMC. C'est particulièrement important lorsque le Membre plaignant formule aussi une allégation au titre de l'article 5 c), sachant que les résultats à l'exportation de sa branche de production nationale, en plus des importations subventionnées, causent aussi un dommage à la branche de production nationale.[1377]

E. JAPON

1. Les mesures de subventionnement qui ont commencé à exister avant le 1er janvier 1995 sont assujetties aux dispositions de l'Accord SMC si elles conféraient un avantage à cette date ou après

5.139 Dans sa communication en tant que tierce partie, le Japon fait remarquer qu'une question liminaire importante dont le Groupe spécial est saisi est celle de savoir si l'Accord SMC s'applique aux mesures de subventionnement qui ont commencé à exister avant le 1er janvier 1995, date à laquelle l'Accord SMC est entré en vigueur. Il explique ensuite que l'article 28 de la Convention de Vienne étaye la conclusion que les subventions accordées avant 1995 ne sont pas automatiquement hors du champ d'application de l'Accord SMC.[1378]

5.140 Le Japon note que l'article 28 de la Convention de Vienne dispose que, "{à} moins qu'une intention différente ne ressorte du traité ou ne soit par ailleurs établie, les dispositions d'un traité ne lient pas une partie en ce qui concerne un acte ou fait antérieur à la date d'entrée en vigueur de ce traité au regard de cette partie ou *une situation qui avait cessé d'exister* à cette date". (pas d'italique dans l'original) Si on l'applique aux subventions alléguées conférées à Airbus avant 1995, le Groupe spécial devrait examiner deux questions fondamentales: 1) celle de savoir si l'Accord SMC contient une disposition quelconque indiquant l'intention des Membres de l'OMC en ce qui concerne les limitations temporelles de l'Accord, et 2) celle de savoir si les mesures de subventionnement alléguées

[1376] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 17. *Voir aussi* Chine, déclaration liminaire, paragraphe 12.

[1377] Chine, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 18.

[1378] Résumé analytique de la communication du Japon en tant que tierce partie (ci-après Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique), paragraphe 1.

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

des CE et de leurs États membres qui sont contestées étaient des "situations" qui continuaient "d'exister" au 1er janvier 1995 ou après cette date.[1379]

5.141 Le Japon note que le texte de l'Accord SMC démontre que ses rédacteurs n'entendaient pas que ses disciplines soient limitées uniquement aux subventions qui étaient accordées le 1er janvier 1995 ou après cette date. La position du Japon est conforme à l'analyse préliminaire de cette question effectuée par le Groupe spécial.[1380] Par exemple, le libellé de l'article 28.1 de l'Accord SMC sous-entend que les Membres *pourraient* contester des programmes antérieurs à l'OMC après l'expiration du délai de grâce. Il apparaît aussi que les subventions individuelles accordées avant le 1er janvier 1995 pourraient être contestées au titre de la Partie II de l'Accord SMC même pendant le délai de grâce, parce que l'article 28.1 fait uniquement référence aux "programmes de subventions" et non aux subventions individuelles. De même, le paragraphe 7 de l'Annexe IV reconnaît que les Membres peuvent affecter à une production future les avantages découlant des "*subventions accordées avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC*" (pas d'italique dans l'original) et qui sont contestées au titre de la Partie III de l'Accord SMC. En outre, les dispositions les plus directement en cause ici – les articles 1er, 5, 6, et 7[1381] – ne contiennent pas la moindre limitation temporelle. L'absence d'une telle limitation pour les subventions antérieures à 1995 est significative.[1382]

5.142 Le Japon note que l'Organe d'appel a appliqué l'article 28 en plusieurs occasions pour constater que des mesures antérieures à 1995 étaient visées par d'autres Accords de l'OMC, et ces constatations sont directement pertinentes pour le présent différend. Par exemple, dans l'affaire *Canada – Durée d'un brevet*, l'Organe d'appel a conclu que "les obligations du traité s'appliqu{aient} *bien* à une "situation" qui n'a{vait} *pas* cessé d'exister – c'est-à-dire à une situation qui {était} apparue par le passé mais qui continu{ait} d'exister dans le cadre du nouveau traité".[1383] Les faits de l'affaire *Canada – Durée d'un brevet* sont directement analogues à ceux du présent différend parce que la protection conférée par un brevet en cause, qui avait pris effet avant que l'Accord sur les ADPIC n'entre en vigueur pour le Canada, restait en place et avait donc des "effets" persistants après l'entrée en vigueur de l'Accord sur les ADPIC – tout comme les subventions alléguées ayant pris effet sont restées en place et ont ainsi eu un effet qui a persisté le 1er janvier 1995 ou après cette date.[1384]

5.143 Le Japon estime que le Groupe spécial devrait déterminer si chaque subvention alléguée antérieure à 1995 accordée par les CE ou un État membre des CE est visée par l'Accord SMC en évaluant si la "situation" de subventionnement, pour utiliser les termes de l'article 28 de la Convention de Vienne, a "cessé d'exister" avant 1995, ou si elle a continué en 1995 ou au-delà. À cet égard, le

[1379] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 2.

[1380] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 3. *Voir* la lettre adressée par le Groupe spécial aux parties et aux participants tiers (11 janvier 2007).

[1381] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 3. Le Japon estime que ce sont ces dispositions qui sont le plus directement en cause ici parce que, dans le présent différend, les États-Unis formulent leur allégation concernant les subventions prohibées uniquement en relation avec certaines aides au lancement (première communication écrite des États-Unis, paragraphe 321), qui, selon eux, ont toutes commencé à exister le 1er janvier 1995 ou après cette date.

[1382] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 3. Le Japon note que l'article 27 de l'Accord SMC, relatif au traitement spécial et différencié des pays en développement, contient plusieurs limitations temporelles de ce type.

[1383] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 4, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Durée d'un brevet*, paragraphe 72 (italique dans l'original).

[1384] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 4.

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

Japon voudrait faire part au Groupe spécial de ses vues en ce qui concerne le critère approprié que le Groupe spécial devrait appliquer pour procéder à cette analyse.[1385]

5.144 Le Japon explique que, selon la logique des dispositions de l'Accord SMC, une "situation" de subventionnement dure tant que l'avantage conféré par cette subvention continue d'exister. Par exemple, les avantages conférés par une subvention accordée avant 1995 pourraient être affectés à bon droit à une production future jusqu'en 1995 ou au-delà.[1386] Dans ce cas, la subvention serait assujettie aux dispositions de l'Accord SMC, parce que la "situation" de subventionnement aurait continué d'exister.[1387]

5.145 De l'avis du Japon, l'analyse devrait commencer par un examen de la définition d'une subvention énoncée à l'article 1.1 de l'Accord SMC. Comme l'Organe d'appel l'a observé, l'article 1.1 "ne dit pas à quel *moment* l'existence d'une "contribution financière" et/ou d'un "avantage" doit être établie".[1388] En fait, l'Organe d'appel dit ensuite que normalement on "{peut} présumer, ... qu'un "avantage" continue d'être conféré par une "contribution financière" non liée et non récurrente".[1389] Cela étaye les dispositions de la Partie III, mentionnées ci-dessus, qui indiquent que, dans certaines circonstances, les "avantages" peuvent s'étendre sur une période postérieure à l'octroi de la contribution financière correspondante. Par exemple, l'Annexe IV, qui fournit des lignes directrices pour le calcul des taux de subventionnement aux fins de l'article 6.1 a), exige, au paragraphe 7, l'inclusion des avantages des subventions "affecté{s} à une production future".[1390]

5.146 Interprétant la définition d'une subvention donnée par l'Accord SMC à la lumière de l'article 28 de la Convention de Vienne, le Japon note que la notion de "situation" mentionnée à l'article 28 correspond rigoureusement à la notion d'"avantage" en ce sens qu'une "situation" de subventionnement continuerait si les avantages découlant de cette subvention continuaient aussi. Par conséquent, la tâche du Groupe spécial consiste à déterminer, pour chaque subvention alléguée qui a été accordée avant le 1er janvier 1995, si les avantages conférés par cette subvention ont effectivement continué à cette date ou après.[1391]

[1385] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 5.

[1386] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 6. Le Japon note que le paragraphe 7 de l'Annexe IV de l'Accord SMC prévoit que certains avantages peuvent être affectés à bon droit à une production future. Comme l'a expliqué le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, au paragraphe 7.1179 de son rapport, les méthodes relatives à l'avantage prévues dans la Partie V de l'Accord SMC ne sont pas contraignantes dans une analyse menée au titre de la Partie III. Néanmoins, les méthodes de calcul de l'avantage prévues dans la Partie V suggèrent des méthodes qui peuvent aussi servir de référence pour les analyses au titre de la Partie III.

[1387] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 6.

[1388] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 7, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Barres en acier au plomb*, paragraphe 60 (italique dans l'original).

[1389] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 7, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Barres en acier au plomb*, paragraphe 62.

[1390] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 7. Le Japon reconnaît que l'article 6.1 de l'Accord SMC et l'Annexe IV ne sont plus en vigueur. Toutefois, comme l'a noté le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, les dispositions de l'Accord SMC qui sont devenues caduques peuvent être utiles pour comprendre l'"architecture globale" de l'Accord SMC pour ce qui est des différents types de subventions qu'il cherchait et qu'il cherche à traiter. *États-Unis – Coton upland,* rapport du Groupe spécial, paragraphe 7.907, note 1086.

[1391] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 8.

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

2. Le Groupe spécial est habilité à prendre en considération des éléments de preuve de la persistance d'effets défavorables après la date de son établissement

5.147 S'agissant des effets défavorables que le Groupe spécial devrait examiner, le Japon est d'avis qu'aucune disposition de l'Accord SMC ni du Mémorandum d'accord n'empêche le Groupe spécial d'examiner les éléments de preuve de la persistance (ou de l'absence) d'effets défavorables après la date de son établissement, à condition que les éléments de preuve se rapportent à des mesures qui relèvent de son mandat. Il note que les États-Unis reconnaissent qu'un groupe spécial peut examiner des éléments de preuve qui sont antérieurs ou postérieurs à son établissement[1392], conformément à la position qu'ils ont adoptée dans de précédentes affaires.[1393]

5.148 La position du Japon est que le Groupe spécial est habilité à examiner des éléments de preuve concernant les effets défavorables persistants, au-delà de la date de son établissement, d'une mesure de subventionnement relevant de son mandat. L'Organe d'appel a indiqué que les éléments de preuve postérieurs à l'établissement du groupe spécial n'étaient pas exclus du champ de l'évaluation du groupe spécial.[1394] Le même raisonnement peut être fait par le Groupe spécial dans le présent différend pour évaluer les éléments de preuve générés après la date de son établissement qui concernent tout effet défavorable persistant des mesures de subventionnement contestées.[1395]

5.149 Le Japon demande au Groupe spécial d'examiner soigneusement les éléments de preuve postérieurs à son établissement qu'il juge pertinents pour l'évaluation des effets défavorables allégués et, lorsqu'il estime que ces éléments de preuve sont probants, de donner une explication détaillée de son raisonnement. Compte tenu de l'évolution rapide des conditions de concurrence pour les branches de production de LCA des États-Unis et des CE, il est possible que des éléments de preuve extrêmement probants concernant la persistance (ou l'absence) d'effets défavorables apparaissent pour la période suivant la date d'établissement du Groupe spécial. Dans des scénarios analogues, l'Organe d'appel a souligné l'importance de l'examen des éléments de preuve les plus récents disponibles.[1396] Comme il est expliqué dans la section suivante, de tels éléments de preuve postérieurs à l'établissement du Groupe spécial peuvent aider ce dernier à déterminer, entre autres choses, les causes possibles des effets défavorables *autres que* les subventions alléguées.[1397]

5.150 À la réunion du Groupe spécial avec les tierces parties, le Japon a réitéré ses observations selon lesquelles ni l'Accord SMC ni le *Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("Mémorandum d'accord") n'empêchaient un groupe spécial d'examiner des éléments de preuve de la persistance (ou de l'absence) d'effets défavorables qui étaient postérieurs à la date de son établissement, à condition que les éléments de preuve se rapportent à des mesures relevant de son mandat.[1398] Le Japon a clarifié sa position en notant que, conformément à la

[1392] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 9, mentionnant la déclaration liminaire des États-Unis à la première réunion du Groupe spécial (20 mars 2007), paragraphe 182.

[1393] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 9, mentionnant le rapport *CE – Questions douanières*, paragraphe 183.

[1394] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 10, mentionnant le rapport *CE – Questions douanières*, paragraphe 188 (non souligné dans l'original) et le rapport du Groupe spécial *CE – Marques et indications géographiques*, paragraphe 7.20.

[1395] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 10.

[1396] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 11, mentionnant à titre d'exemple le rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Riz*, paragraphe 166.

[1397] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 11.

[1398] Résumé analytique de la déclaration orale du Japon à la réunion avec les tierces parties (ci-après Japon, déclaration orale, résumé analytique), paragraphe 7, mentionnant la communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 12 à 14.

constatation formulée par l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Questions douanières*[1399], le présent Groupe spécial était habilité à examiner des éléments de preuve qui étaient antérieurs – ainsi que postérieurs – à son établissement. À cet égard, en ce qui concerne le paragraphe 694 de la deuxième communication écrite des CE, le Japon indique aussi clairement que même si, selon lui, le Groupe spécial peut prendre en considération des éléments de preuve postérieurs à son établissement qui concernent des effets défavorables allégués, il n'est pas tenu de le faire.[1400]

3. La démonstration de l'existence d'un lien de causalité exige une analyse détaillée des faits et des données économiques pertinents

5.151 Le Japon présente ses vues concernant l'analyse requise pour déterminer si les effets défavorables allégués ont été causés par les subventions alléguées par les États-Unis, ou par d'autres facteurs. Une telle détermination est exigée au titre de l'article 5 de l'Accord SMC. Dans le cas d'effets défavorables sous la forme d'un dommage causé à la branche de production des États-Unis, conformément à l'article 5 a), l'Accord SMC prescrit l'application du critère de causalité prévu à l'article 15.5, qui exige la démonstration de l'existence d'un lien de causalité avec les importations subventionnées sur la base d'un examen de tous les éléments de preuve pertinents et de tous les facteurs connus autres que les importations subventionnées qui causent un dommage à la branche de production nationale.[1401]

5.152 Le Japon note que dans le cas d'effets défavorables résultant d'un préjudice grave, conformément aux articles 5 c) et 6 de l'Accord, l'Accord SMC ne prévoit pas de critère exprès pour évaluer les causes du préjudice grave. Toutefois, l'Organe d'appel, dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, a expliqué que, pour évaluer les allégations de préjudice grave au titre de l'article 6.3 de l'Accord SMC, il était "nécessaire de s'assurer que les effets d'autres facteurs sur les prix {n'étaient} pas indûment imputés aux subventions contestées".[1402] Le Japon fait observer que le Groupe spécial devrait se référer aux critères de causalité prévus à l'article 15.5 de l'Accord SMC et dans les autres Accords de l'OMC en tant que contexte pertinent pour son examen des allégations des États-Unis en l'espèce, comme l'Organe d'appel l'a constaté précédemment.[1403]

5.153 Enfin, le Japon fait aussi observer que l'analyse exigée pour évaluer les causes des effets défavorables allégués aux fins de l'article 5 est étroitement liée au choix de la période de référence appropriée, comme il est indiqué ci-dessus. Selon le Japon, le Groupe spécial devrait, dans son analyse du lien de causalité, prendre en considération les caractéristiques du marché des biens en cause pendant *toute la période de référence*. Comme il est expliqué dans la section II, il n'y a pas de doctrine prescrivant aux groupes spéciaux de rejeter les éléments de preuve de l'existence d'effets défavorables après la date de leur établissement, et il peut y avoir des raisons impératives pour lesquelles il peut être approprié que les groupes spéciaux examinent de tels éléments de preuve.[1404]

[1399] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 7, mentionnant le rapport *CE – Certaines questions douanières*, WT/DS315/AB/R, adopté le 11 décembre 2006, paragraphe 188.

[1400] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 7, mentionnant la communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 12 à 14.

[1401] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 12.

[1402] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 13, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 437.

[1403] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 14, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier laminé à chaud*, paragraphe 228; le rapport de l'Organe d'appel (article 21:5) *États-Unis – Enquête du CCI concernant les bois de construction*, paragraphe 132; le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Gluten de froment*, paragraphe 69.

[1404] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 15.

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

4. Le Groupe spécial est habilité à examiner des subventions alléguées dont les effets défavorables ont cessé d'exister

5.154 Le Japon partage l'avis des États-Unis selon lequel le Groupe spécial a le pouvoir d'effectuer un examen et de formuler des constatations concernant une subvention alléguée même lorsque les effets défavorables de ladite subvention ont cessé d'exister, à condition qu'ils aient existé au moment où le Groupe spécial a été établi.[1405]

5.155 Le Japon estime que la première étape pour interpréter un accord de l'OMC est, bien entendu, d'examiner le texte de l'accord lui-même.[1406] L'article 7.1, 7.4 et 7.5 de l'Accord SMC, qui établit les règles régissant les consultations et l'établissement d'un groupe spécial en tant que voies de recours contre les subventions pouvant donner lieu à une action, n'indique pas qu'un groupe spécial ne peut pas examiner une subvention alléguée et se prononcer sur celle-ci lorsque les effets défavorables ont cessé d'exister entre le moment où la demande d'établissement d'un groupe spécial a été présentée et celui où le rapport a été publié.[1407]

5.156 Cette conclusion est étayée par la jurisprudence. Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'Organe d'appel a décidé que des mesures qui étaient arrivées à expiration avant la date d'établissement du groupe spécial pouvaient être contestées, à condition que des avantages résultant pour le Membre plaignant des accords visés se trouvent toujours compromis par ces mesures *au moment où la demande d'établissement d'un groupe spécial était présentée*.[1408] C'est donc le moment où la demande d'établissement d'un groupe spécial est présentée qui est déterminant, et la possibilité que les effets défavorables aient cessé après l'établissement du groupe spécial ne compromet pas la capacité de celui-ci de se prononcer sur la compatibilité de la subvention alléguée avec l'Accord SMC.[1409]

5.157 Le Japon note en outre qu'il existe par ailleurs de nombreuses décisions du GATT et de l'OMC dans le cadre desquelles des groupes spéciaux ont formulé des constatations concernant des mesures qui avaient été retirées après l'établissement du groupe spécial.[1410] Ces affaires analogues montrent à nouveau que la cessation des effets défavorables après l'établissement d'un groupe spécial n'affecte pas le pouvoir de ce dernier de formuler des constatations concernant les subventions alléguées.[1411]

5.158 Le Japon note qu'une raison importante justifiant cette doctrine est qu'elle peut contribuer à arriver à une solution positive du différend, ce qui est le but du système de règlement des différends de l'OMC énoncé à l'article 3:7 du Mémorandum d'accord. Dans l'affaire *CE – Produits biotechnologiques*, le Groupe spécial, conformément aux décisions mentionnées ci-dessus, a estimé

[1405] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 8, mentionnant la deuxième communication des États-Unis, paragraphe 670. Le Japon ne se prononce pas sur la question de savoir si, dans les faits en l'espèce, les effets défavorables allégués se manifestent toujours.

[1406] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 9, citant la déclaration de l'Organe d'appel selon laquelle "{c}elui qui interprète un traité doit commencer par fixer son attention sur le texte de la disposition particulière à interpréter". *États-Unis – Prohibition à l'importation de certaines crevettes et de certains produits à base de crevettes*, WT/DS58/AB/R, adopté le 6 novembre 1998, paragraphe 114.

[1407] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 9.

[1408] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 10, mentionnant le rapport *États-Unis – Subventions concernant le coton upland*, WT/DS267/AB/R (2005), adopté le 21 mars 2005, paragraphe 270.

[1409] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 10.

[1410] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 11, mentionnant les affaires mentionnées dans le différend *Coton upland*, note de bas de page 214; le rapport *Indonésie – Certaines mesures affectant l'industrie automobile*, WT/DS64/R, adopté le 23 juillet 1998, note de bas de page 642.

[1411] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 11.

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

qu'il avait le pouvoir de formuler des constatations sur une mesure relevant de son mandat même si cette mesure avait par la suite cessé d'exister.[1412] Il a observé que la mesure contestée, même si elle avait cessé d'exister, pouvait ultérieurement être réintroduite, et qu'une constatation selon laquelle elle était incompatible avec les obligations contractées dans le cadre de l'OMC pouvait contribuer à empêcher que cela ne se produise. En l'espèce, si la cessation des effets défavorables des subventions en cause est due à un phénomène temporaire, il se peut que les effets défavorables réapparaissent si les conditions changent. Une mesure corrective fondée sur une décision selon laquelle les subventions étaient incompatibles avec l'Accord SMC pourrait donc contribuer à arriver à une solution positive en empêchant que les effets défavorables se reproduisent.[1413]

5.159 Il est bien entendu vrai que le retrait d'une subvention ou la fin des effets défavorables après l'établissement du groupe spécial pourrait influer sur la nature de la recommandation du groupe spécial, ainsi que l'a noté l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*.[1414] Toutefois, ainsi que l'a également observé l'Organe d'appel dans cette affaire, cela n'est *pas* déterminant pour la question de savoir si le Groupe spécial a le pouvoir d'examiner des allégations concernant la mesure dont il est saisi.[1415]

5. Les transactions dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande éteignent les subventions alléguées

5.160 Le Japon note que bon nombre des subventions alléguées par les États-Unis dans le présent différend ont été accordées à des personnes morales qui ont précédé Airbus SAS.[1416] Le Japon fait observer que le Groupe spécial devrait examiner de près si les CE ont démontré que les privatisations avaient été réalisées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande et si des avantages allégués avaient effectivement été éteints, sur la base des faits spécifiques pertinents pour la présente affaire. Il indique ci-après des précédents pertinents à cet égard.[1417]

5.161 Le Japon fait observer que l'Organe d'appel a indiqué, dans son analyse de l'extinction possible des subventions – qu'il existait une *présomption* selon laquelle un avantage découlant d'une contribution financière était éteint lorsque l'entreprise qui avait reçu la subvention était vendue dans "des conditions de pleine concurrence" et à la "juste valeur marchande".[1418] À cet égard, l'Organe d'appel a mentionné une limite importante dans le contexte de la privatisation d'actifs appartenant à l'État. Comme il l'a dit dans cette affaire,"{u}ne privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande peut entraîner une résorption de l'avantage", mais elle ne le

[1412] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 12, mentionnant le rapport *CE – Mesures affectant l'approbation et la commercialisation des produits biotechnologiques*, WT/DS291/R, adopté le 21 novembre 2006, paragraphe 7.1308.

[1413] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 12.

[1414] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 13, mentionnant le rapport *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 272.

[1415] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 13, mentionnant le rapport *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 272.

[1416] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 16, mentionnant CE, PCE (5 avril 2007), paragraphes 192 à 197.

[1417] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 16.

[1418] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 17, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 127.

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

fait pas nécessairement.[1419] Le résultat de l'analyse dépendra des circonstances factuelles propres à chaque affaire.[1420]

5.162 Selon le Japon, il n'y a rien dans l'Accord SMC, dans la jurisprudence applicable ou du point de vue de la logique, qui étaye la proposition selon laquelle un transfert partiel ne devrait pas être visé par cette présomption réfragable d'extinction que l'Organe d'appel a mentionnée dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*. Ainsi, au stade de la procédure au titre de l'article 21:5 dans cette affaire, le Groupe spécial a examiné une détermination révisée dans laquelle le Département du commerce des États-Unis avait constaté qu'une subvention était partiellement éteinte dans le cas où la majorité, mais pas la totalité, des parts de la société étaient vendues dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande.[1421]

6. La simple prévision d'exportations ne constitue pas la preuve d'une subordination *de facto* aux exportations

5.163 Le Japon exprime ses vues concernant le critère applicable pour déterminer si une subvention à l'exportation alléguée est "subordonnée … en fait … aux résultats à l'exportation" aux fins de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. Il est d'avis que la simple prévision d'exportations futures au moment de l'octroi de la subvention ne prouve pas, en elle-même, que la subvention est subordonnée aux résultats à l'exportation. Il note aussi que, même si le terme "subordonné" figurant à l'article 3.1 a) a le même sens qu'il soit appliqué à la subordination *de jure* ou à la subordination *de facto* aux exportations, il est foncièrement plus difficile de démontrer l'existence de cette dernière.[1422]

5.164 Le Japon estime que la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a) de l'Accord SMC est fondamentale pour l'analyse du Groupe spécial visant à déterminer si les subventions à l'exportation alléguées sont subordonnées en fait aux résultats à l'exportation. À son avis, la tâche du Groupe spécial, en appliquant la note de bas de page 4, est de déterminer si l'*octroi* des subventions à l'exportation alléguées en cause était *lié* à l'activité d'exportation *effective ou prévue*. Comme l'Organe d'appel l'a décrit dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, selon le critère de la note de bas de page 4 relatif à la subordination *de facto* aux exportations, "il faut prouver l'existence de trois éléments fondamentaux distincts".[1423] Chaque critère doit être appliqué de manière indépendante aux faits pertinents. Le simple fait qu'il existe une activité à l'exportation prévue, pris isolément, ne peut pas suffire à établir l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations pour une subvention

[1419] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 17, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 127 et le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Barres en acier au plomb*, paragraphe 62. Le Japon note que dans la jurisprudence applicable, la question de l'extinction dans le contexte des mesures compensatoires a été examinée. Toutefois, parce que la définition d'une subvention énoncée à l'article premier de l'Accord SMC (y compris la notion d''avantage") s'applique également aux dispositions régissant les subventions prohibées et les subventions pouvant donner lieu à une action, le Japon estime que les principes énoncés dans ces affaires s'appliquent également dans le présent différend.

[1420] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 17, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 127.

[1421] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 18, mentionnant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphes 7.130 à 7.158.

[1422] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 19, mentionnant, à titre d'exemple, le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.

[1423] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 20, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 169 (souligné dans l'original).

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

donnée.[1424] De même, tout comme la simple prévision de résultats à l'exportation, la vocation exportatrice d'un exportateur, prise isolément, est insuffisante.[1425]

5.165 Le Japon observe en outre que l'analyse de la subordination *de facto* aux exportations est nécessairement axée sur les faits, et qu'elle différera en fonction des faits propres à chaque affaire. Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a, par exemple, averti que, dans le cadre de l'analyse exigée par la note de bas de page 4, "il ne {pouvait} y avoir une règle générale établissant quels faits ou quels genres de faits {*devaient*} être pris en compte"[1426], une importance excessive n'étant accordée à aucun de ces faits.[1427] Le Japon estime qu'une approche aussi générale est justifiée dans le présent différend et que le Groupe spécial devrait examiner les éléments factuels spécifiques pertinents pour la présente affaire.[1428]

5.166 À la réunion du Groupe spécial avec les tierces parties, le Japon a fait observer que l'article 1.1 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC") disposait qu'une subvention serait réputée exister:

> a) 1) s'il y {avait} une contribution financière … dans les cas où: …
>
> i) les pouvoirs publics fourniss{aient} des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale …; et …
>
> b) si un avantage {était} ainsi conféré. (non souligné dans l'original)

L'Accord SMC ne définit pas le terme "général" en l'occurrence, mais le libellé même de l'article premier indique clairement que l'exception s'applique uniquement à une "infrastructure générale" et ne s'applique pas à n'importe quelle infrastructure.[1429]

5.167 Le Japon relève que dans sa communication en tant que tierce partie, le Canada présente ses vues sur la façon dont le Groupe spécial devrait déterminer si les subventions alléguées constituent une "infrastructure générale". Le Japon partage l'avis du Canada selon lequel la question de savoir si une "subvention" existe au titre de l'article premier et la question de savoir si cette subvention est "spécifique" au titre de l'article 2 sont des questions distinctes, qui exigent des analyses séparées au titre de l'Accord SMC. Le Japon n'est toutefois pas certain que l'argument du Canada soit exact lorsqu'il affirme que les critères relatifs à la spécificité *de facto* au titre de l'article 2.1 c), tels qu'une utilisation dominante ou un avantage disproportionné, ne sont absolument pas pertinents pour l'analyse de la question de savoir si une subvention alléguée constitue une "infrastructure générale" au titre de l'article 1.1 a) 1) iii), et que le critère fondamental est celui de savoir si les pouvoirs publics ont limité l'utilisation de l'infrastructure "à certains utilisateurs exclusivement".[1430] Le Japon croit que, dans certaines circonstances, l'analyse de la spécificité *de facto* au titre de l'article 2 pourrait contribuer à éclairer le Groupe spécial au moment de déterminer si une infrastructure est "générale"

[1424] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 20, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 171.

[1425] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 20, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 173.

[1426] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 21, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 169.

[1427] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 21, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 169 et 170.

[1428] Japon, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 21.

[1429] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 1.

[1430] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 2, mentionnant la communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphes 33 et 39.

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

au titre de l'article premier. Le Groupe spécial devrait analyser tous les renseignements pertinents – y compris les critères relatifs à la spécificité *de facto* mentionnés à l'article 2, si cela est justifié – pour déterminer si l'infrastructure en cause est "générale".[1431]

5.168 De plus, le critère proposé par le Canada de la question de savoir si les pouvoirs publics ont limité l'utilisation de l'infrastructure "à certains utilisateurs exclusivement" semble pour l'essentiel équivaloir au critère relatif à la spécificité *de jure* énoncé à l'article 2.1 a).[1432] En fait, le Canada semble donc faire valoir que les critères relatifs à la spécificité *de jure* énoncés à l'article 2.1 a) – à savoir si l'autorité accordant la subvention "limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention" – sont pertinents pour identifier une infrastructure "générale" au titre de l'article premier, mais que les critères relatifs à la spécificité *de facto* énoncés à l'article 2.1 c) ne sont pas pertinents pour la même détermination. Le Japon croit qu'il n'existe aucun élément textuel justifiant de différencier l'application des critères relatifs à la spécificité *de jure* et *de facto* en la matière.[1433]

5.169 Le Japon fait observer que conformément à la Convention de Vienne sur le droit des traités, le Groupe spécial devrait interpréter l'expression "infrastructure générale" suivant son sens ordinaire. Le sens ordinaire du terme "général" pourrait appuyer l'examen par le Groupe spécial des critères relatifs à la spécificité *de facto* pour déterminer si une infrastructure est "générale" ou non. Le mot "général" est défini comme suit: "*1) involving or belonging to the whole of a body, group, class, or type: applicable or relevant to the whole rather than to a limited part… 2) involving or belonging to every member of a class, kind or group: applicable to everyone in the unit referred to, applicable or pertinent to the majority of individuals involved…*" (*1) se rapportant ou appartenant à l'ensemble d'un corps, d'un groupe, d'une classe ou d'un type: applicable ou adapté à l'ensemble plutôt qu'à une partie limitée … 2) se rapportant ou appartenant à chaque membre d'une classe, d'un type ou d'un groupe: applicable à chacun dans l'unité mentionnée, applicable ou adapté à la majorité des individus concernés …*).[1434] Les critères relatifs à la spécificité *de facto*, y compris l'utilisation dominante ou l'utilisation disproportionnée, pourraient donc être pertinents pour une détermination de la question de savoir si l'infrastructure en cause est "applicable ou adaptée à la majorité des individus concernés" ou est "applicable à chacun dans l'unité mentionnée".[1435]

5.170 Le Japon aborde un autre aspect du critère permettant de déterminer si une infrastructure est "générale". Il note que les CE incluraient dans la définition d'une infrastructure "générale" les projets qui répondent à un "objectif de politique publique (par exemple, des chômeurs peuvent participer à un programme gouvernemental de formation …)" et qu'elles disent que les Membres de l'OMC se sont ménagés "une grande marge d'appréciation pour pouvoir décider eux-mêmes de ce qui était pour eux une "infrastructure générale".[1436] Il note que cette position n'est étayée par aucun élément textuel dans l'Accord SMC. Elle n'est pas non plus compatible avec le sens ordinaire du terme "général". Le Japon considère qu'avec un critère aussi large, il serait effectivement impossible de distinguer une "infrastructure générale" d'une "infrastructure".[1437]

[1431] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 3.

[1432] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 4, mentionnant la communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphes 27 et 39.

[1433] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 4.

[1434] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 5, citant le Webster's Third New International Dictionary (Merriam-Webster, 1971), page 944.

[1435] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 5.

[1436] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 6, mentionnant la première communication écrite des CE, paragraphes 712 et 716.

[1437] Japon, déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 6.

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

F. CORÉE

1. Introduction

5.171 Dans sa communication en tant que tierce partie, la République de Corée ("Corée") se penche sur les questions suivantes:

- le critère de la preuve nécessaire pour établir des éléments *prima facie* dans un différend concernant des subventions;
- le sens de l'expression "infrastructure générale" figurant à l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC;
- l'interprétation du terme "avantage" au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC; et
- la subordination *de facto* des subventions à l'exportation au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.[1438]

2. Critère de la preuve nécessaire pour établir des éléments *prima facie* dans un différend concernant des subventions

5.172 La Corée fait observer que même si elle ne souhaite pas choisir un camp particulier dans la présente procédure, elle tient à indiquer le critère de la preuve nécessaire, selon elle, pour établir des éléments *prima facie* dans un différend concernant des subventions.[1439]

a) Critère juridique régissant l'établissement d'éléments *prima facie*

i) "Éléments de preuve suffisants pour démontrer"

5.173 La Corée estime que, selon une règle fondamentale, un Membre alléguant qu'il y a eu violation d'une disposition des Accords de l'OMC par un autre Membre doit "soutenir et prouver son allégation" en présentant "des éléments de preuve et des arguments juridiques suffisants pour démontrer" l'incompatibilité de la mesure contestée avec les obligations du Membre défendeur au titre des Accords de l'OMC. Elle affirme qu'une communication est insuffisante lorsque seuls des faits ou seuls des arguments juridiques sont présentés.[1440] Elle note en outre que le critère juridique établi par l'Organe d'appel pour les éléments de preuve *prima facie* est relativement rigoureux et exclut clairement les simples allégations et conjectures touchant aux faits. De même, de simples allégations selon lesquelles des mesures violent les Accords de l'OMC pertinents sans autre justification sont également insuffisantes.[1441]

ii) Les éléments de preuve prima facie constituent un critère plus rigoureux que celui qui est énoncé à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord

5.174 La Corée fait remarquer que la jurisprudence établie montre que les éléments de preuve *prima facie* constituent un critère plus rigoureux que celui qui est exigé par l'article 6:2 du Mémorandum

[1438] Résumé analytique de la communication de la Corée en tant que tierce partie (ci-après Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique), paragraphe 2.
[1439] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 3.
[1440] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 4. *Voir aussi* Corée, déclaration liminaire, paragraphe 2.
[1441] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 5.

d'accord pour l'établissement d'un groupe spécial.[1442] Dans l'affaire *Thaïlande – Poutres en H*, le Groupe spécial a indiqué que l'article 6:2 du Mémorandum d'accord ne traitait pas directement du caractère suffisant des communications écrites ou orales qui étaient présentées ultérieurement par les parties au cours de la procédure, dans lesquelles elles pouvaient développer les arguments étayant ou infirmant les allégations formulées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial. L'article ne détermine pas non plus si la partie plaignante réussira à démontrer *prima facie* qu'il y a violation d'une obligation au titre d'un accord visé au cours de la procédure du groupe spécial.[1443]

b) Autres facteurs pertinents pour les éléments de preuve *prima facie*

5.175 Après avoir établi le critère fondamental concernant les éléments de preuve *prima facie*, il faut examiner plusieurs autres questions pertinentes.[1444]

i) Difficulté de collecter des renseignements pour prouver le bien-fondé d'une argumentation

5.176 Conformément à la jurisprudence établie, la charge de la preuve et, par conséquent, le critère régissant l'établissement des éléments de preuve *prima facie* ne sont pas moins rigoureux dans le cas où le Membre plaignant éprouve des difficultés à obtenir les renseignements pertinents. Le Membre plaignant doit quand même prouver son allégation.[1445] Par conséquent, si un Membre ne peut pas obtenir des renseignements suffisants pour établir des éléments *prima facie*, son allégation devait être jugée sans fondement. Selon la Corée, cette règle revêt une importance particulière dans la présente procédure.[1446]

ii) L'obligation pour le Groupe spécial de mener des investigations au titre de l'article 13 du Mémorandum d'accord n'annule pas l'obligation pour la partie d'établir des éléments de preuve prima facie

5.177 Dans l'affaire *Japon – Produits agricoles II*, l'Organe d'appel a été d'avis que le pouvoir d'entreprendre l'établissement des faits dont le Groupe spécial disposait au titre de l'article 13 du Mémorandum d'accord ne libérait pas la partie plaignante de l'obligation de présenter de son côté des éléments de preuve *prima facie*.[1447] Un Membre ne peut pas s'en remettre au Groupe spécial pour constater l'existence d'une violation des Accords de l'OMC et le Groupe spécial devrait s'abstenir de se prononcer sur la question si la partie ne présente pas d'éléments de preuve *prima facie*. Selon la Corée, cette règle revêt également une importance particulière dans la présente procédure.[1448]

iii) Résumé

5.178 Le Mémorandum d'accord ne permet pas de déroger au critère de la preuve décrit ci-dessus simplement parce qu'il est difficile d'obtenir des éléments de preuve pertinents. La Corée fait valoir que même si le Groupe spécial est libre de rendre une décision sur la base des faits portés à sa connaissance, cela ne libère pas le Membre plaignant de l'obligation d'établir d'abord des éléments de preuve *prima facie*.[1449]

[1442] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 6.
[1443] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 7.
[1444] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 8.
[1445] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 9. *Voir aussi* Corée, déclaration liminaire, paragraphe 3.
[1446] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 10.
[1447] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 11.
[1448] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 12.
[1449] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 13.

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

c) Critère régissant l'examen du Groupe spécial au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord

5.179 En plus des arguments concernant les éléments de preuve *prima facie*, la Corée estime que la jurisprudence établie (*CE – Hormones*) exige du Groupe spécial qu'il examine et évalue soigneusement la totalité des éléments de preuve versés au dossier pour déterminer si les mesures contestées par les États-Unis constituent bien des contributions financières de la part des CE et des pouvoirs publics liés à Airbus qui confèrent des avantages à Airbus spécifiquement.[1450]

3. Sens de l'expression "infrastructure générale" figurant à l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC

5.180 La Corée note que les États-Unis allèguent que les pouvoirs publics liés à Airbus ont accordé à Airbus des subventions sous la forme d'une expansion et d'une amélioration de l'infrastructure, ainsi que d'autres installations, au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Elle note que, ce faisant, les États-Unis n'analysent pas si les infrastructures en cause sont "générales" conformément au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[1451]

5.181 La Corée demande au Groupe spécial d'interpréter minutieusement l'expression "infrastructure générale" figurant à l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, en se fondant sur les règles générales d'interprétation des traités énoncés dans la Convention de Vienne de 1969. Elle croit qu'une telle interprétation exige[1452] que les biens et les services, dans la mesure où ils constituent une infrastructure et où soit ils affectent la totalité ou la plupart des personnes ou des choses, soit ils ne sont pas spécialisés ou limités, soient considérés comme constituant une "infrastructure générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC et non comme constituant une subvention. Une fois ces conditions remplies, la question de savoir si une telle "infrastructure générale" est, dans les circonstances spécifiques, utilisée par un nombre limité de personnes ou d'entreprises est dénuée de pertinence. Du moment que l'infrastructure peut être accessible au public ou fournir des biens communs au public, il convient de la traiter comme une "infrastructure générale", de sorte qu'il n'existe aucune contribution financière des pouvoirs publics.[1453]

4. Interprétation du terme "avantage" au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC

5.182 La Corée note que les États-Unis allèguent que les CE et les pouvoirs publics liés à Airbus accordent à Airbus des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC, par l'intermédiaire de mesures telles que l'aide au lancement, les restructurations d'entreprises, les transferts de parts, les annulations de dettes et les participations au capital social. Les CE font valoir que ces mesures n'ont pas conféré d'avantages au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC à Airbus.[1454] Selon la Corée, des mesures telles que celles en cause ne constituent une subvention que si elles confèrent clairement un avantage au bénéficiaire. Cela nécessite une analyse approfondie des circonstances factuelles pertinentes.[1455]

5.183 Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a confirmé qu'une contribution financière ne conférait un "avantage" que si elle était fournie à des conditions plus avantageuses que celles que le bénéficiaire pouvait obtenir sur le marché. Dans l'affaire *Brésil – Aéronefs*, le Groupe spécial a en

[1450] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 14.
[1451] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 15.
[1452] Déclaration liminaire de la Corée à la réunion avec les tierces parties (ci-après Corée, déclaration liminaire), paragraphe 5.
[1453] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 16.
[1454] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 17.
[1455] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 18.

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

outre précisé que le bénéficiaire devait être le producteur, et non une tierce partie, et que le "marché" auquel il fallait se référer était le marché commercial.[1456]

5.184 Selon la Corée, pour démontrer qu'une contribution confère un avantage, la contribution doit être: 1) fournie au bénéficiaire; 2) à des conditions plus avantageuses que 3) celles pouvant être obtenues sur le marché. Ces trois critères doivent être tous satisfaits séparément et individuellement.[1457]

5.185 S'agissant du premier élément, la Corée convient qu'un avantage au sens de l'article 1.2 de l'Accord SMC n'existe que lorsqu'une entreprise visée par une enquête est le bénéficiaire effectif. Le deuxième élément, "à des conditions plus avantageuses", exige un examen détaillé, y compris des circonstances dans lesquelles une contribution financière est fournie. Un avantage n'est pas conféré lorsque le bénéficiaire fournit une rémunération commerciale adéquate. S'agissant du troisième élément, la Corée convient en général que le marché commercial fournira un point de repère approprié pour la comparaison des conditions pouvant être obtenues pour un investissement ou une transaction donné. Néanmoins, il est nécessaire de reconnaître que, dans des circonstances particulières, le marché général peut connaître une défaillance systématique ou qu'il n'y a pas de marché commercial non faussé dans un secteur particulier, comme l'a reconnu l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Certains produits en provenance des CE*.[1458]

5.186 Selon la Corée, une constatation de l'existence d'un avantage devrait inclure une analyse détaillée des conditions établies dans l'affaire *Canada – Aéronefs*. Les États-Unis doivent établir des éléments *prima facie* en ce qui concerne les trois critères et ne peuvent pas se contenter simplement de dire qu'un avantage est conféré.[1459]

5. Subordination *de facto* des subventions à l'exportation au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC

5.187 La Corée note que les États-Unis font valoir que les aides au lancement qu'Airbus a reçues pour les aéronefs A380, A340-500/600 et A330-200 sont des subventions à l'exportation prohibées au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. Les CE contestent cette allégation.[1460]

5.188 La Corée note que des groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont déjà examiné la question des subventions *de facto* à l'exportation à diverses reprises. En particulier, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a défini un critère comportant trois éléments pour démontrer la subordination *de facto* aux exportations. En conséquence, 1) l'"octroi d'une subvention" doit être 2) "lié aux" 3) "exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues".[1461]

5.189 La Corée est d'avis qu'afin d'établir que l'aide au lancement est "liée aux" résultats à l'exportation, les États-Unis doivent prouver que cette aide n'aurait pas été accordée à Airbus si les pouvoirs publics liés à Airbus avaient su qu'aucune vente à l'exportation ne pourrait découler de cette

[1456] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 19. *Voir aussi* Corée, déclaration liminaire, paragraphe 6.
[1457] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 20. *Voir aussi* Corée, déclaration liminaire, paragraphe 7.
[1458] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 21.
[1459] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 22. *Voir aussi* Corée, déclaration liminaire, paragraphe 8.
[1460] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 23.
[1461] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 24. *Voir aussi* Corée, déclaration liminaire, paragraphe 9.

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

aide. Autrement dit, les États-Unis doivent prouver que l'octroi d'une subvention est subordonné aux ventes à l'exportation, et non à de simples ventes.[1462]

5.190 La Corée suggère que le Groupe spécial examine attentivement les éléments de preuve versés au dossier et détermine si les États-Unis ont dûment satisfait à divers critères juridiques en formulant leurs allégations juridiques conformément à la jurisprudence applicable.[1463]

VI. RAPPORT INTÉRIMAIRE

A. INTRODUCTION

6.1 Le 4 septembre 2009, nous avons remis notre rapport intérimaire aux parties. Le 16 octobre 2009, les États-Unis et les Communautés européennes ont demandé par écrit le réexamen d'aspects précis du rapport intérimaire. Le 6 novembre 2009, les États-Unis et les Communautés européennes ont présenté par écrit des observations sur leurs demandes respectives concernant le réexamen intérimaire. Aucune des parties n'a demandé de réunion supplémentaire avec le Groupe spécial.

6.2 En raison des modifications qu'a entraînées notre réexamen, la numérotation des paragraphes et 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 paragraphes et des notes de bas de page du rapport intérimaire pour lesquels les parties ont demandé un réexamen. Lorsque nous avons apporté des modifications, une référence au numéro correspondant du paragraphe ou de la note de bas de page dans le rapport final est indiquée (entre parenthèses) par souci de commodité. Nous avons aussi corrigé dans l'ensemble du rapport 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.

6.3 Pour faciliter la compréhension des observations concernant le rapport intérimaire et des modifications apportées à celui-ci, la section suivante est structurée de façon à suivre l'organisation du rapport lui-même, les demandes de réexamens présentées par les parties et les observations de ces dernières étant traitées de manière séquentielle.

B. OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1. Utilisation du terme "CE"

6.4 Les Communautés européennes notent que le terme "CE" est utilisé dans le rapport intérimaire lorsqu'il est fait référence aux Communautés européennes, alors que les termes "États-Unis", qu'elles décrivent comme une "référence intégrale", sont utilisés lorsqu'il est fait référence aux États-Unis d'Amérique. Eu égard à cette situation, elles demandent au Groupe spécial de remplacer le terme "CE" par les termes "Communautés européennes" dans tous les cas où les Communautés européennes sont mentionnées ou utilisées comme nom, mentionnant à l'appui une note de bas de page figurant dans leurs réponses aux questions du Groupe spécial versées au dossier le 30 avril 2007 qui indique ce qui suit: "{l}es Communautés européennes aimeraient aussi demander au Groupe spécial d'éviter

[1462] Corée, communication en tant que tierce partie, résumé analytique, paragraphe 25. *Voir aussi* Corée, déclaration liminaire, paragraphe 10.

[1463] Corée, déclaration liminaire, paragraphe 11.

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

d'adopter l'agaçante habitude des États-Unis consistant à abréger systématiquement les Communautés européennes en "CE"".[1464]

6.5 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observations sur cet aspect de la demande des Communautés européennes.

6.6 Bien que nous ayons fait référence aux Communautés européennes de diverses manières, utilisant à la fois l'expression "Communautés européennes" et le terme abrégé "CE" tout au long de la présente procédure et que l'utilisation du terme abrégé "CE" soit courant dans le cadre du règlement des différends de l'OMC et dans d'autres domaines, nous avons résolu de faire droit à la demande des Communautés européennes et ferons référence aux Communautés européennes par la désignation qui retient leur préférence.

6.7 Dans ce contexte, nous notons qu'à la suite de l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne, l'Union européenne se substitue et succède à la Communauté européenne en ce qui concerne tous les droits et obligations de cette dernière dans le cadre de l'OMC. Toutefois, tous les arguments et exposés présentés dans le présent différend, y compris les demandes de réexamen intérimaire et les observations à cet égard, sont antérieurs à l'entrée en vigueur de ce traité. Par conséquent, nous n'avons pas fait référence à l'Union européenne dans notre rapport final. Cependant, nous reconnaissons l'importance de l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne et avons inclus la note de bas de page suivante dans le rapport final au début du document et, eu égard à la longueur de celui-ci, à nouveau au début de nos constatations:

> "Le 1er décembre 2009, le *Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne* (fait à Lisbonne le 13 décembre 2007) est entré en vigueur. Le 29 novembre 2009, l'OMC a reçu une note verbale (WT/L/779) du Conseil de l'Union européenne et de la Commission des Communautés européennes indiquant que, en vertu du Traité de Lisbonne, à compter du 1er décembre 2009, l'Union européenne se substitue et succède à la Communauté européenne."

2. Références spécifiques à des pièces RCC/RCES

6.8 Les Communautés européennes font observer qu'il y a de nombreuses références à des pièces RCC/RCES dans lesquelles le Groupe spécial n'indique pas précisément la source et/ou l'endroit spécifique où se trouvent les renseignements qu'il a utilisés et elles lui demandent de fournir les références spécifiques aux numéros de pages, paragraphes, points, etc., lorsqu'il fait référence à des renseignements RCC/RCES.[1465]

6.9 Les États-Unis demandent au Groupe spécial de rejeter la demande formulée par les Communautés européennes, estimant que, lorsque le Groupe spécial s'est appuyé sur des éléments de preuve relatifs à des RCES, il a indiqué de façon adéquate l'endroit spécifique où se trouvaient les renseignements pertinents, en particulier lorsque les citations relatives à des documents RCES étaient

[1464] Observations des Communautés européennes sur le rapport intérimaire du Groupe spécial (ci-après "CE, demande de réexamen intérimaire"), page 2, mentionnant CE, réponses aux questions posées par le Groupe spécial après la première réunion de fond du Groupe spécial avec les parties, note de bas de page 2. Les Communautés européennes laissent entendre qu'elles ont formulé plus d'une demande à cet égard, mais elles font référence uniquement à cette communication.

[1465] CE, demande de réexamen intérimaire, page 2.

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

examinées conjointement avec le texte du rapport, de sorte que les parties connaissent le contexte dans lequel le document RCES en question est jugé pertinent par le Groupe spécial.[1466]

6.10 Les Communautés européennes ne citent qu'un seul cas comme exemple de références spécifiques "manquantes" et n'indiquent pas de cas dans lequel l'absence de références plus spécifiques à des pages ou paragraphes de pièces RCC ou RCES a affecté leur capacité de comprendre l'analyse du Groupe spécial. Nous avons, dans chacun des cas où nous avions fait référence à des pièces RCC ou RCES, indiqué spécifiquement les pièces et sources pertinentes et, dans certains cas mais pas dans tous, indiqué des numéros de pages ou de paragraphes spécifiques. Il n'y a cependant pas de règle ou de pratique constante à cet égard. Nous pensons comme les États-Unis que les renseignements pertinents sont indiqués d'une manière adéquate lorsqu'ils sont examinés dans leur contexte avec l'analyse exposée dans le rapport intérimaire et considérons que le degré de précision demandé par les Communautés européennes n'est pas nécessaire dans tous les cas. Cela est particulièrement le cas puisque les Communautés européennes ne suggèrent même pas que telle ou telle référence particulière n'est pas suffisamment claire, selon elles, pour leur permettre de comprendre la pertinence des renseignements cités pour la décision du Groupe spécial. Nous rejetons donc la demande des Communautés européennes tendant à ce que nous fournissions systématiquement des références plus détaillées pour toutes les mentions de pièces RCC/RCES dans l'ensemble du rapport. Toutefois, nous avons ajouté de telles références spécifiques dans la mesure du possible, eu égard à notre examen de tels éléments de preuve dans le contexte du réexamen intérimaire et, en particulier, lorsque les références à des renseignements RCES étaient faites par les parties dans leurs demandes de réexamen intérimaire ou leurs observations à cet égard.

3. Cohérence et exactitude en ce qui concerne les noms

6.11 Les Communautés européennes soutiennent que le rapport intérimaire n'est pas cohérent dans ses références à "BAe" et "BAE Systems", font valoir que ces entités sont des sociétés distinctes qui existaient à des moments différents et demandent au Groupe spécial de "réexaminer son rapport et le modifier" de façon qu'il rende compte avec exactitude des sociétés particulières en cause.[1467]

6.12 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation sur cette question.

6.13 Comme nous l'avons noté dans la note de bas de page 1764 du rapport intérimaire (qui est maintenant la note de bas de page 2057), le partenaire britannique "initial" d'Airbus en 1979 était la société d'État British Aerospace Corporation**.**[1468] L'entité qui a succédé à British Aerospace Corporation était la société à responsabilité limitée British Aerospace PLC. Dans leurs communications, les Communautés européennes font référence à ladite société comme étant "BAe".[1469] En 1999, cette société a fusionné avec Marconi Electronic Systems pour former BAE Systems PLC. Nous avons révisé le rapport intérimaire de façon à utiliser l'expression "British Aerospace" pour désigner British Aerospace PLC, partenaire britannique d'Airbus avant la fusion de 1999, et les termes "BAE Systems" pour désigner BAE Systems PLC, partenaire britannique d'Airbus après la fusion de 1999.

[1466] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 7.
[1467] CE, demande de réexamen intérimaire, page 2.
[1468] Rapport intérimaire, paragraphe 7.183, note de bas de page 1764.
[1469] CE, PCE, paragraphe 60.

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

6.14 Les Communautés européennes demandent aussi au Groupe spécial d'utiliser systématiquement les termes "Broughton, pays de Galles" lorsqu'il fait référence à "Broughton", et les termes "Département du Royaume-Uni" au lieu des termes "Département britannique".[1470]

6.15 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation sur cette demande.

6.16 À l'exception d'un exemple d'utilisation de l'expression "Département britannique" au paragraphe 7.1906 (qui est maintenant le paragraphe 7.1917) du rapport intérimaire, les Communautés européennes n'ont pas spécifiquement indiqué où elles avaient relevé dans le rapport intérimaire les incohérences auxquelles elles font référence à cet égard. Néanmoins, nous avons réexaminé le rapport intérimaire et avons veillé à ce qu'il soit fait systématiquement référence à "Broughton, pays de Galles" et au "Département du Royaume-Uni", en tant que de besoin.

4. Texte en français ou en espagnol

6.17 Les Communautés européennes font observer que le rapport intérimaire contient des références à des textes fournis en espagnol ou en français, faisant référence à cet égard aux paragraphes 7.418 et 7.547 du rapport intérimaire. Elles notent que dans d'autres différends de l'OMC, une traduction anglaise a été fournie dans le rapport lui-même dans des circonstances semblables, faisant référence au rapport du Groupe spécial *Mexique – Télécommunications*, entre autres choses au paragraphe 7.93, dans lequel la version espagnole du texte cité dans le corps du rapport en anglais avait été indiquée dans une note de bas de page.[1471] Eu égard à cette situation, elles demandent au Groupe spécial d'inclure une traduction de tout texte espagnol ou français figurant dans le rapport intérimaire.[1472]

6.18 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation sur la demande des Communautés européennes à cet égard.

6.19 Le rapport intérimaire cite dans la langue originale espagnole et française le texte des pièces qui ont été communiquées par les parties **seulement** dans ces langues qui sont, nous le rappelons, les langues de travail de l'OMC.[1473] Dans l'affaire *Mexique – Télécommunications*, le texte anglais cité dans le corps du rapport était extrait d'un document de l'OMC, la version anglaise de la liste du Mexique, tandis que la note de bas de page citait un autre document de l'OMC, la version espagnole authentique de cette liste communiquée par le Mexique – autrement dit, les deux versions existaient déjà. Dans le cas présent, nous avons examiné les pièces communiquées par l'une et l'autre parties dans les versions française et espagnole originales, sans traduction en anglais, lors de nos délibérations. De ce fait, les références aux textes espagnol et français reflètent fidèlement nos délibérations et font partie de nos constatations. En conséquence, nous avons décidé de ne pas traduire en anglais ces sections du rapport intérimaire qui citent du texte en espagnol ou en français avant la remise du rapport final aux parties. Cependant, nous notons effectivement que ces sections seront traduites avant la distribution du rapport final aux Membres et au public, de sorte que la version espagnole du rapport final sera entièrement en espagnol, la version française du rapport entièrement en français, et la version anglaise du rapport final entièrement en anglais.

[1470] CE, demande de réexamen intérimaire, page 2.

[1471] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Mesures visant les services de télécommunication* ("*Mexique – Télécommunications*"), WT/DS204/R, adopté le 1er juin 2004, paragraphe 7.93.

[1472] CE, demande de réexamen intérimaire, page 2.

[1473] Nous rappelons que le Groupe spécial a effectivement demandé aux parties la traduction en anglais des pièces présentées dans des langues autres que les langues de travail de l'OMC, principalement l'allemand, lorsqu'il le jugeait nécessaire.

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

C. DÉCISION PRÉLIMINAIRE

1. Paragraphe 7.46

6.20 Selon les États-Unis, il est possible de donner de la dernière phrase du paragraphe 7.46 du rapport intérimaire une lecture laissant penser que le Groupe spécial applique l'article 28 de la Convention de Vienne sur le droit des traités (la "Convention de Vienne") comme une règle de droit international pour se prononcer sur les droits et obligations des Membres au titre des accords visés. Les États-Unis font valoir que les groupes spéciaux et l'Organe d'appel ne peuvent pas appliquer de règles du droit international autres que les dispositions de l'Accord sur l'OMC. Ils estiment que, conformément à l'article 3:2 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, les groupes spéciaux ne clarifient pas les règles du droit international qui ne figurent pas dans les accords visés, même si ces règles peuvent être pertinentes pour clarifier les dispositions des accords visés au regard des règles coutumières d'interprétation du droit international public, en particulier celles qui sont énoncées à l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne.[1474] Ils suggèrent que le Groupe spécial remplace la dernière phrase du paragraphe 7.46 du rapport intérimaire par un texte proposé qu'ils estiment être une formulation plus appropriée de la relation entre l'article 5 de l'Accord SMC et l'article 28 de la Convention de Vienne.[1475]

6.21 Les Communautés européennes s'opposent à la demande de modification de la dernière phrase du paragraphe 7.46 du rapport intérimaire formulée par les États-Unis.[1476] Premièrement elles considèrent que la préoccupation des États-Unis est entièrement traitée dans la note de bas de page 1536 à la fin du paragraphe 7.46 du rapport intérimaire, qui indique que l'Organe d'appel a dit dans des différends antérieurs que le principe codifié à l'article 28 de la Convention de Vienne était pertinent pour l'interprétation des accords visés. Deuxièmement, elles font valoir que l'Organe d'appel a qualifié l'article 28 de la Convention de Vienne de "principe général du droit international", d'où il résulte que les États-Unis se trompent lorsqu'ils font valoir qu'il ne peut être tenu compte de l'article 28 que dans le contexte de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne.[1477]

6.22 Le principe de non-rétroactivité consacré à l'article 28 de la Convention de Vienne a été reconnu par l'Organe d'appel comme étant un "principe général du droit international" pertinent pour l'interprétation des obligations contenues dans les Accords de l'OMC dans de nombreux différends. Il apparaît que l'observation des États-Unis a donné lieu à un désaccord entre les parties quant à la base sur laquelle l'article 28 de la Convention de Vienne pouvait être appliqué par le Groupe spécial. Les États-Unis maintiennent qu'il ne peut être donné effet à l'article 28 qu'en tant que règle d'interprétation au moyen de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne, alors qu'il apparaît que les Communautés européennes jugent cette approche trop étroite et qu'elles suggèrent qu'il peut être donné effet à l'article 28 de la Convention de Vienne en tant que principe général du droit international, indépendamment de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne. À notre avis, il n'est pas nécessaire d'engager ce débat, car les parties ne contestent ni l'une ni l'autre que l'interprétation de l'article 5 de l'Accord SMC devrait être compatible avec le principe de non-rétroactivité consacré à l'article 28 de la Convention de Vienne. Nous avons donc révisé le paragraphe 7.46 et la note de bas de page 1536 (le numéro de paragraphe est inchangé, la note de bas de page est maintenant 1829) pour clarifier le fait

[1474] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 3.

[1475] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 3. Les États-Unis suggèrent aussi que le Groupe spécial pourrait devoir apporter des corrections aux paragraphes restants de la présente section, mais ils ne précisent ni à quel endroit, ni quels changements ils estimeraient nécessaires ou appropriés.

[1476] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 2.

[1477] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 2. Les Communautés européennes mentionnent le rapport de l'Organe d'appel sur le rapport du Groupe spécial *Brésil – Mesures visant la noix de coco desséchée* ("*Brésil – 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, page 15.

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

que nous interprétons l'article 5 de l'Accord SMC d'une manière compatible avec le principe de non-rétroactivité consacré à l'article 28 de la Convention de Vienne conformément à l'approche suivie par l'Organe d'appel dans des différends antérieurs.

2. Paragraphe 7.92 et note de bas de page 1613

6.23 Les États-Unis demandent au Groupe spécial de supprimer en totalité la note de bas de page 1613 du rapport intérimaire.[1478] Selon eux, la note de bas de page 1613 pourrait être lue comme appliquant l'article 30 de la Convention de Vienne, alors que celui-ci n'est pas une disposition des accords visés et ne peut donc pas être appliqué pour se prononcer sur les droits et obligations des Membres dans les procédures de règlement des différends à l'OMC. Ils considèrent que l'article 30 de la Convention de Vienne ne pourrait être pertinent que s'il était utilisé pour appliquer une règle coutumière d'interprétation énoncée à l'article 31.3 c) de ladite Convention. Ils considèrent que la note de bas de page 1613 du rapport intérimaire ne vise pas à interpréter quelque chose dans l'Accord sur l'OMC et que l'examen de l'article 30 dans la note de bas de page 1613 du rapport intérimaire n'est pas pertinent pour une application par le Groupe spécial des règles coutumières d'interprétation du droit international public au texte de l'Accord sur l'OMC.

6.24 Les Communautés européennes considèrent que la demande des États-Unis en vue de supprimer la note de bas de page 1613 du rapport intérimaire est dénuée de fondement et devrait être rejetée.[1479] Elles soutiennent que la note de bas de page apparaît dans le contexte de l'interprétation de l'article 23 du Mémorandum d'accord par le Groupe spécial au paragraphe 7.92 du rapport intérimaire et que les États-Unis ont donc tort d'affirmer que cette note n'interprète rien dans le texte de l'Accord sur l'OMC.[1480] En outre, elles affirment que les règles concernant les conflits, telles que celles qui sont consacrées à l'article 30 de la Convention de Vienne, s'appliquent toujours dans le contexte des procédures de règlement des différends internationaux. Enfin, elles font observer que si la note de bas de page 1613 du rapport intérimaire était supprimée, le texte du paragraphe 7.92 du rapport intérimaire serait privé du raisonnement qui étaye les conclusions du Groupe spécial dans ce paragraphe.

6.25 Notre avis, tel qu'il est exprimé à la fin du paragraphe 7.92 du rapport intérimaire, est qu'en l'absence de réserve au sujet de l'interprétation ou de l'application de l'article 23 du Mémorandum d'accord, un Membre ne peut pas être considéré comme ayant "renoncé" à ses droits au titre dudit article du Mémorandum d'accord dans le cadre d'un accord qu'il a conclu *avant* l'entrée en vigueur du Mémorandum d'accord. Cet avis est compatible avec le principe consacré à l'article 30 de la Convention de Vienne; il n'est pas une application de l'article 30 de la Convention de Vienne par le Groupe spécial. Nous avons révisé la note de bas de page 1613 (qui est maintenant la note de bas de page 1906) afin de clarifier notre position à cet égard.

D. IDENTITÉ DU BÉNÉFICIAIRE DES SUBVENTIONS ALLÉGUÉES ET TRANSMISSION, EXTINCTION ET EXTRACTION DES SUBVENTIONS

1. Paragraphe 7.248

6.26 Les États-Unis demandent que la première phrase du paragraphe 7.248 du rapport intérimaire soit modifiée afin de supprimer toute suggestion selon laquelle les rapports de l'Organe d'appel sont contraignants sauf en ce qui concerne la résolution du différend dont il s'agit entre les parties à ce

[1478] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 4.
[1479] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 2.
[1480] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 2.

différend.[1481] Ils notent aussi que, conformément à l'article 17 du Mémorandum d'accord, il serait plus exact de mentionner les "rapports", et non les "décisions" de l'Organe d'appel. Ils signalent dans l'ensemble du rapport intérimaire un certain nombre de mentions de "décisions" de l'Organe d'appel dont ils demandent qu'elles soient changées en "rapports".[1482]

6.27 Les Communautés européennes ne sont pas d'accord avec la demande des États-Unis visant à modifier la première phrase du paragraphe 7.248 du rapport intérimaire.[1483] Selon les Communautés européennes, la demande des États-Unis omet les rapports postérieurs à l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II* dans laquelle l'Organe d'appel a clarifié son raisonnement au sujet de la pertinence des rapports adoptés de l'Organe d'appel dans les procédures ultérieures. Elles considèrent que le libellé actuel du paragraphe 7.248 du rapport intérimaire rend dûment compte de la position de l'Organe d'appel sur cette question.[1484]

6.28 La question de la pertinence des rapports de l'Organe d'appel est très controversée parmi les Membres et il n'est pas nécessaire que nous la traitions pour résoudre le différend dont nous sommes saisis. Les modifications demandées par les États-Unis n'affectent ni n'affaiblissent notre raisonnement au sujet des questions de fond dont nous sommes saisis. Nous avons donc modifié le paragraphe 7.248 (numérotation inchangée) et avons apporté les modifications correspondantes, à la fois là où elles étaient identifiées par les États-Unis et là où elles étaient identifiées par nous dans l'ensemble du rapport final, afin de faire référence au "rapport" et non à la "décision" de l'Organe d'appel.

2. Paragraphe 7.275 et note de bas de page 1925

6.29 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de réviser la note de bas de page 1925 du rapport intérimaire afin de reconnaître les effets de l'émission publique d'actions d'EADS sur les participations des anciens partenaires au capital d'Airbus Industrie.[1485] D'après elles, les propos du Groupe spécial, à la note de bas de page 1925 du rapport intérimaire, selon lesquels Dasa et la SEPI détenaient effectivement les mêmes parts proportionnelles d'Airbus Industrie, mais par l'entremise d'EADS et du partenariat contractuel, font abstraction de l'effet de l'émission publique d'actions d'EADS. Les Communautés européennes proposent, à la note de bas de page 1925 du rapport intérimaire, une modification dont elles estiment qu'elle décrit plus exactement la structure du capital d'Airbus après la réorganisation d'Airbus Industrie en 2001.

6.30 Les États-Unis contestent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la note de bas de page 1925 du rapport intérimaire fait abstraction de l'effet de l'émission publique d'actions d'EADS, faisant référence à divers paragraphes du rapport intérimaire qui indiquent que le Groupe spécial connaissait les relations contractuelles existant entre les diverses entités d'Airbus et l'émission publique d'actions d'EADS.[1486] Ils estiment que les détails de la structure du capital d'Airbus qui existait après la réorganisation d'Airbus Industrie (c'est-à-dire les renseignements que les Communautés européennes cherchent à faire inclure dans la note de bas de page 1925 du rapport intérimaire) n'étaient pas décisifs pour l'analyse du Groupe spécial parce que la nouvelle structure

[1481] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 5.

[1482] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 6; faisant référence aux paragraphes 7.73, 7.75, 7.82, 7.86, 7.203, 7.212, 7.225, 7.226, 7.233, 7.236, 7.239, 7.241, 7.250, 7.255, 7.1295, 7.1637, 7.1664, 7.1678, 7.1695, 7.1740, 7.1835 et 7.2066 du rapport intérimaire (qui sont maintenant les paragraphes 7.73, 7.75, 7.82, 7.86, 7.203, 7.212, 7.225, 7.226, 7.233, 7.236, 7.239, 7.241, 7.250, 7.255, 7.1305, 7.1648, 7.1675, 7.1689, 7.1706, 7.1751, 7.1846 et 7.2077).

[1483] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 2.

[1484] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 2.

[1485] CE, demande de réexamen intérimaire, page 3.

[1486] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 8 à 10.

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

maintenait les participations globales de DaimlerChrysler et des pouvoirs publics espagnols dans Airbus Industrie dans son ensemble. Selon eux, le Groupe spécial n'attribue pas à la nouvelle structure du capital d'Airbus après l'opération relative à EADS la même signification que les Communautés européennes.[1487]

6.31 À notre avis, la modification proposée par les Communautés européennes est inutilement compliquée et source de confusion. Le paragraphe 7.275 du rapport intérimaire explique pourquoi nous avons rejeté l'argument des Communautés européennes (exposé au paragraphe 7.274 du rapport intérimaire) selon lequel il était peu probable qu'en tant qu'"actionnaires minoritaires" d'EADS, DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols réinjectent dans EADS les liquidités dont il était allégué qu'elles avaient été "extraites" avant les opérations qui avaient conduit à la création d'EADS. Le point soulevé au paragraphe 7.275 du rapport intérimaire est simplement qu'il est inexact de décrire DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols comme des "actionnaires minoritaires" de l'entité nouvellement créée EADS, alors que les opérations relatives à EADS étaient structurées de manière à préserver le statu quo existant entre les anciens partenaires d'Airbus et que DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols faisaient partie du partenariat contractuel qui contrôlait EADS et Airbus. Toutefois, il est possible que la note de bas de page 1925 du rapport intérimaire puisse être interprétée comme suggérant que DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols détenaient par l'entremise d'EADS les mêmes participations globales dans Airbus qu'ils avaient détenues par l'entremise d'Airbus Industrie. Ce n'était pas le cas bien entendu, en raison de l'émission publique d'environ 30 pour cent d'actions d'EADS. Toutefois, comme le notent les États-Unis, le fait que DaimlerChrysler et les pouvoirs publics français ne pouvaient détenir chacun indirectement que 24 pour cent des parts d'Airbus SAS après les opérations relatives à EADS est sans importance, parce que dans le cadre du partenariat contractuel d'EADS, DaimlerChrysler, les pouvoirs publics français et les pouvoirs publics espagnols contrôlaient conjointement 65,48 pour cent des actions d'EADS (et donc d'Airbus SAS). Dans la pratique, le contrôle exercé par les anciens partenaires d'Airbus sur Airbus SAS par l'entremise d'EADS était de même nature que le contrôle exercé précédemment par eux dans le cadre d'Airbus Industrie. Eu égard à ce qui précède, nous avons révisé la note de bas de page 1925 (qui est maintenant la note de bas de page 2218) afin d'exposer les faits avec plus d'exactitude.

3. Pièce jointe à la section VII.E.1: historique de la société Airbus, paragraphe 2

6.32 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de remplacer l'assertion selon laquelle un GIE n'a *pas de but lucratif* par l'assertion selon laquelle un GIE n'a pas pour but de *conserver* des bénéfices.[1488] Selon les Communautés européennes, cette modification rend compte avec une plus grande exactitude du fait qu'un GIE distribue des bénéfices à ses membres et peut en fait, en ce sens, avoir un but lucratif, même si c'est en vue de distribuer les bénéfices et non pas de les conserver.

6.33 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation en ce qui concerne cette demande.

6.34 Nous avons apporté la modification demandée.

4. Pièce jointe à la section VII.E.1: historique de la société Airbus, paragraphe 3

6.35 Les Communautés européennes signalent qu'elles estiment que certaines opérations et modifications ne sont pas reprises dans le graphique qui suit le paragraphe 3 de la pièce jointe dans le rapport intérimaire, spécifiquement:

[1487] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 10.
[1488] CE, demande de réexamen intérimaire, page 3.

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

a) l'acquisition de Deutsche Airbus par Daimler en 1989;

b) la fusion de British Aerospace avec Marconi Electric Systems en 1999 pour former BAe Systems; et

c) la fusion entre Aérospatiale et Matra Hautes Technologies en 1999 pour créer Aérospatiale Matra.[1489]

6.36 Les États-Unis notent qu'en fait le Groupe spécial a reconnu chacune des trois opérations de société ci-dessus dans le rapport intérimaire.[1490] Selon eux, le graphique qui suit le paragraphe 3 de la pièce jointe dans le rapport intérimaire rend compte de la détermination du Groupe spécial, inhérente à ses constatations, selon laquelle ces opérations de société spécifiques, qui n'ont pas modifié la participation des partenaires Airbus, n'étaient pas pertinentes pour son analyse.[1491] Les États-Unis demandent au Groupe spécial de rejeter la demande des Communautés européennes au motif qu'elle est assimilable à un désaccord des Communautés européennes avec la conclusion du Groupe spécial concernant la pertinence des renseignements qu'elles ont proposés.

6.37 Nous pensons comme les États-Unis que chacune des opérations de société spécifiques est notée dans le rapport intérimaire, spécifiquement dans les notes de bas de page 1762, 1761 et 1764 du document (qui sont maintenant les notes de bas de page 2054, 2055 et 2057), et à nouveau dans les notes de bas de page 2232, 2233 et 2235 de la pièce jointe, encore qu'elles ne soient pas notées explicitement dans le diagramme qui suit le paragraphe 3. Néanmoins, par souci de clarté, nous avons ajouté une référence pour chacune de ces opérations dans le cadre du diagramme qui suit le paragraphe 3 (numérotation inchangée) de la pièce jointe.

5. Pièce jointe à la section VII.E.1: historique de la société Airbus, paragraphe 6

6.38 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de citer la source pour la partie inférieure du graphique, au-dessous du cadre concernant EADS.[1492]

6.39 Les États-Unis estiment que, si le Groupe spécial devait considérer qu'une indication spécifique de la source des renseignements figurant dans la partie inférieure du graphique était nécessaire, le paragraphe 7.183 du rapport intérimaire et les sources qui y sont citées rempliraient cette fonction.[1493]

6.40 Nous avons apporté la modification demandée par les Communautés européennes. Toutefois, nous ne nous sommes pas appuyés sur le paragraphe 7.183 du rapport intérimaire, comme le suggéraient les États-Unis, mais nous avons au lieu de cela réexaminé les communications et pièces pertinentes en vue des références additionnelles.

[1489] CE, demande de réexamen intérimaire, page 3.

[1490] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 11; faisant référence aux notes de bas de page suivantes du rapport intérimaire: note de bas de page 1762 (Daimler-Benz et Deutsche Airbus); note de bas de page 1761 (Aérospatiale et Matra Hautes Technologies) et note de bas de page 1764 (British Aerospace et Marconi Electronic Systems).

[1491] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 11, faisant référence aux paragraphes 7.199 et 7.275 du rapport intérimaire.

[1492] CE, demande de réexamen intérimaire, page 4.

[1493] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 12.

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

E. LA MESURE D'AL/FEM ALLÉGUÉE POUR L'A350

1. Paragraphe 7.300

6.41 Les Communautés européennes estiment que le paragraphe 7.300 du rapport intérimaire ne rend pas compte correctement des arguments qu'elles ont formulés en ce qui concerne l'allégation des États-Unis relative à l'engagement allégué concernant l'AL/FEM pour l'A350. En particulier, elles rappellent que leurs communications mentionnaient "l'engagement", entre guillemets, allégué concernant l'AL/FEM pour l'A350. En outre, elles affirment que les paragraphes de leurs communications cités dans le rapport intérimaire mentionnaient seulement "un financement pour l'A350" et non pas une AL/FEM pour l'A350. Enfin, elles notent qu'il est signalé aussi dans les mêmes paragraphes cités dans le rapport intérimaire qu'"{i}l n'y a pas eu un seul euro dépensé ou prévu en vue d'une dépense future pour soutenir le développement de l'A350". Elles demandent que ces détails figurent dans la description de leurs arguments au paragraphe 7.300 du rapport intérimaire.[1494]

6.42 Les États-Unis considèrent que le paragraphe 7.300 du rapport intérimaire rend compte correctement des arguments avancés par les Communautés européennes en ce qui concerne leur allégation relative à la mesure d'AL/FEM alléguée pour l'A350. Ils citent plusieurs passages des communications des Communautés européennes, dont ils font valoir qu'ils étayent la description des arguments des Communautés européennes figurant au paragraphe 7.300 du rapport intérimaire. Par conséquent, ils demandent au Groupe spécial de rejeter la demande de modification du paragraphe 7.300 du rapport intérimaire formulée par les Communautés européennes.[1495]

6.43 Les Communautés européennes n'ont pas toujours été cohérentes dans la façon dont elles ont désigné "l'engagement" en question et la façon dont elles ont décrit le type de financement négocié entre Airbus et leurs États membres pertinents en ce qui concerne l'A350. Par exemple, au paragraphe 132 de leur deuxième communication écrite, elles utilisent le mot "engagement" à la fois avec guillemets et sans guillemets. En outre, alors qu'elles font référence dans ce paragraphe aux négociations entre Airbus et leurs États membres pertinents au sujet des "modalités pour le financement de l'A350", elles font aussi référence aux négociations relatives aux "modalités de ces accords", mentionnant l'analyse qui figure dans leur première communication écrite au sujet des modalités et conditions de l'AL/FEM. De même, dans le même paragraphe, elles mentionnent le "prix auquel une AL/FEM pour l'A350 serait octroyée".

6.44 À notre avis, on peut raisonnablement comprendre que dans ce paragraphe, les Communautés européennes ont décrit le type de financement négocié entre Airbus et les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques comme étant un "FEM", qui n'est pas différent d'autres "accords" en matière d'AL/FEM qu'elles ont décrits dans leur première communication écrite. Nous rejetons par conséquent la demande des Communautés européennes visant à modifier le paragraphe 7.300 du rapport intérimaire en plaçant le mot "engagements" entre guillemets et en supprimant la référence à l'"AL/FEM" dans la description de leurs arguments.

6.45 D'un autre côté, nous jugeons approprié de procéder à la modification additionnelle demandée par les Communautés européennes afin de veiller à ce que la présentation de leurs arguments soit complète, et nous avons révisé le paragraphe 7.300 (numérotation inchangée) à cette fin.

[1494] CE, demande de réexamen intérimaire, page 4.
[1495] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 13 à 16.

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

2. Paragraphe 7.307

6.46 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de supprimer le libellé du paragraphe 7.307 du rapport intérimaire indiquant qu'elles avaient fait valoir qu'un financement *sous la forme d'une AL/FEM* pour l'A350 avait été négocié avec Airbus à partir du 20 juillet 2005.[1496]

6.47 Les États-Unis font observer que le paragraphe 7.307 du rapport intérimaire exprime les propres vues du Groupe spécial et n'est pas un résumé des arguments des Communautés européennes. Par conséquent, selon eux, rien ne justifie de procéder à la modification demandée par les Communautés européennes.[1497]

6.48 Le paragraphe 7.307 du rapport intérimaire expose nos constatations de fait concernant l'existence de la mesure constituée par l'engagement allégué concernant l'AL/FEM pour l'A350. Tel qu'il était rédigé initialement, il pourrait être interprété comme signifiant que les Communautés européennes partagent le point de vue du Groupe spécial selon lequel les faits portés à la connaissance du Groupe spécial démontrent que "les États membres des CE avaient en principe accepté de fournir à Airbus une assistance financière pour l'A350 sous la forme d'une AL/FEM selon des modalités et conditions *à négocier*". Étant donné l'argument des Communautés européennes relatif à ce qu'elles avaient fait valoir effectivement à cet égard, nous jugeons approprié d'éviter de signifier que les Communautés européennes souscrivent à la conclusion du Groupe spécial à cet égard, et nous avons révisé le paragraphe 7.307 (numérotation inchangée) en conséquence.

F. QUESTION DE SAVOIR SI CHACUNE DES AL/FEM INDIVIDUELLES ACCORDÉES POUR LES MODÈLES DE LCA A300, A310, A320, A330/A340, A330-200, A340-500/600 ET A380 CONSTITUE UNE SUBVENTION AU SENS DE L'ARTICLE PREMIER DE L'ACCORD SMC

1. Paragraphe 7.374 et note de bas de page 2155

6.49 Les Communautés européennes demandent que la deuxième phrase du paragraphe 7.374 et la note de bas de page 2155 du rapport intérimaire soient modifiées pour rendre compte avec plus d'exactitude, selon leurs affirmations, du fait que pour deux des contrats d'AL/FEM contestés, les recettes générées par les ventes d'aéronefs n'étaient pas le seul moyen de procéder au remboursement demandé des prêts respectifs.[1498]

6.50 Les États-Unis font valoir que les deux dispositions contractuelles citées dans la note de bas de page 2155 du rapport intérimaire, telles qu'elles sont interprétées par le Groupe spécial, décrivent les mécanismes "mineurs" qui ont complété plutôt que supplanté le système principal de remboursement fondé sur les prélèvements. Selon eux, par conséquent, même si l'on devait admettre que ces mécanismes ont pu exister pour deux des contrats d'AL/FEM, le mécanisme premier de remboursement a toujours été les prélèvements par aéronef.[1499] Les États-Unis font valoir aussi qu'il est loin d'être évident que l'article 6.5 des contrats allemands concernant l'A380 prévoit **[***]**.[1500] Par conséquent, ils font valoir que les demandes des Communautés européennes devraient être rejetées.

[1496] CE, demande de réexamen intérimaire, page 4.
[1497] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 17.
[1498] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 4 et 5.
[1499] Observations des États-Unis d'Amérique sur la demande de réexamen d'aspects précis du rapport intérimaire présentée par les CE (ci-après "États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire"), paragraphes 18 et 19, faisant référence à la demande de réexamen d'aspects précis du rapport intérimaire présentée par les États-Unis d'Amérique (ci-après "États-Unis, demande de réexamen intérimaire"), paragraphe 7.
[1500] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 20 à 22.

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

6.51 De plus, les États-Unis demandent que les mots "dans presque tous les cas" soient supprimés de la troisième phrase du paragraphe 7.374 du rapport intérimaire pour rendre compte plus exactement, d'après leurs affirmations, du fait que le mécanisme premier de remboursement prévu dans les contrats d'AL/FEM contestés a toujours été les prélèvements par aéronef.[1501]

6.52 Les Communautés européennes font valoir que les deux exceptions auxquelles il est fait référence dans la note de bas de page 2155 du rapport intérimaire ne sont pas "mineures", comme les États-Unis l'indiquent, mais font au lieu de cela partie intégrante des calendriers de remboursement spécifiés dans les contrats d'AL/FEM respectifs. Par conséquent, selon les Communautés européennes, procéder aux modifications du paragraphe 7.374 du rapport intérimaire demandées par les États-Unis aboutirait à une description incomplète des prescriptions en matière de remboursement prévues dans le cadre de chacun des contrats pertinents.[1502]

6.53 Dans le but d'exposer plus spécifiquement les caractéristiques pertinentes des contrats d'AL/FEM en question, nous avons modifié le paragraphe 7.374 et la note de bas de page 2155 (le numéro de paragraphe est inchangé, la note de bas de page est maintenant 2249).

2. Paragraphe 7.375

6.54 Les États-Unis demandent que le membre de phrase "d'une façon générale" soit supprimé de l'avant-dernière phrase du paragraphe 7.375 du rapport intérimaire. Ils affirment que ce libellé est superflu et ne rend pas compte exactement de ce qu'ils ont démontré dans leurs communications. En particulier, ils estiment qu'ils ont montré que les obligations de remboursement d'Airbus au titre de chacun des contrats d'AL/FEM étaient subordonnées au succès du projet de LCA considéré, et non pas simplement "d'une façon générale".[1503]

6.55 Les Communautés européennes font valoir que la modification demandée par les États-Unis rendrait la phrase pertinente au paragraphe 7.375 du rapport intérimaire "tout simplement incorrecte" parce qu'elles affirment que les faits énoncés dans ce paragraphe démontrent que les obligations de remboursement d'Airbus ne sont pas "entièrement" subordonnées au succès du projet de LCA considéré.[1504]

6.56 Nous avons révisé l'avant-dernière phrase du paragraphe 7.375 (numérotation inchangée) pour rendre compte plus clairement de nos vues.

3. Tableau 1 (qui suit le paragraphe 7.380) et note de bas de page 2172

6.57 Les Communautés européennes demandent que la source de chacun des chiffres contenus dans le tableau 1 qui suit le paragraphe 7.380 du rapport intérimaire soit indiquée et elles demandent au Groupe spécial de modifier sa constatation de fait concernant le montant de la "contribution financière" associée au contrat d'AL/FEM espagnol pour l'A380 contesté, qui est exposée dans la note de bas de page initiale 2172 du rapport intérimaire. Elles allèguent qu'il existe des éléments de preuve portés devant le Groupe spécial, y compris des RCES, qui confirment que le montant approprié de la

[1501] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 7; États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 18 à 23.

[1502] Observations des Communautés européennes sur la demande de réexamen d'aspects précis du rapport intérimaire du Groupe spécial présentée par les États-Unis (ci-après "CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire"), page 3.

[1503] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 8.

[1504] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 3.

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

contribution financière était **[***]** millions d'euros ou, du moins, que c'était le montant "maximal" du financement associé au contrat espagnol concernant l'A380.[1505]

6.58 Les États-Unis font valoir que la demande des Communautés européennes devrait être rejetée, parce que celles-ci n'ont pas fourni d'éléments de preuve à l'appui de leur affirmation factuelle pendant la phase appropriée de la présente procédure de groupe spécial, y compris en réponse à une question spécifique du Groupe spécial. En tout état de cause, ils estiment que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les autres éléments de preuve, y compris les RCES, qu'elles mentionnent maintenant à l'appui de leur demande, représentaient avec plus d'exactitude le montant de l'AL/FEM espagnole concernant l'A380.[1506]

6.59 Passant tout d'abord à la demande des Communautés européennes visant à ce que la source des chiffres figurant dans le tableau 1 soit indiquée, nous avons apporté la modification demandée afin d'indiquer plus clairement la source de chacune des valeurs pertinentes. À la suite de notre révision de ces sources, nous avons aussi corrigé trois des chiffres dans le tableau 1.

6.60 S'agissant de la note de bas de page 2172 du rapport intérimaire, nous notons que le Groupe spécial a demandé explicitement aux Communautés européennes, dans sa question n° 259, d'expliquer les différences entre les montants de la "contribution financière" mentionnés dans le contrat espagnol concernant l'A380 et ceux qui sont mentionnés dans la première communication écrite des Communautés européennes. L'explication fournie par les Communautés européennes en réponse à cette question était moins détaillée et faisait référence à moins d'éléments de preuve que celle qui est donnée maintenant dans leur demande de réexamen intérimaire. Même à supposer que nous soyons disposés à examiner les éléments de preuve nouvellement cités, à notre avis toutefois, ces éléments de preuve ne font pas davantage avancer la cause des Communautés européennes. En particulier, nous notons que les Communautés européennes s'appuient considérablement sur les coûts non récurrents indiqués dans l'analyse de rentabilité de l'Airbus A380 et font valoir que, eu égard aux autres renseignements figurant dans le contrat d'AL/FEM espagnol pour l'A380, il est possible de conclure que la "contribution financière" associée au contrat espagnol concernant l'A380 était encore moins élevée que le chiffre de **[***]** millions d'euros dont elles avaient affirmé initialement dans leur première communication écrite qu'il s'agissait du montant correct. Même si nous avons pu vérifier tous les chiffres mentionnés par les Communautés européennes dans leur demande de réexamen intérimaire, nous notons que le chiffre des coûts non récurrents utilisé par elles *est antérieur* d'environ un an au contrat d'AL/FEM espagnol pour l'A380.[1507] Faute d'explication étayée indiquant pourquoi il faudrait s'appuyer sur les renseignements relatifs aux coûts figurant dans l'analyse de rentabilité de l'Airbus A380, qui est antérieure de plus de 12 mois au contrat espagnol concernant l'A380, nous rejetterions en tout état de cause l'argument des Communautés européennes à cet égard.

6.61 Par conséquent, nous rejetons la demande des Communautés européennes. Toutefois, nous avons révisé le tableau 1 qui suit le paragraphe 7.380 et les notes de bas de page 2171 et 2172 (le numéro du paragraphe est inchangé, les notes de bas de page sont maintenant 2465 et 2484) de façon à indiquer clairement que la somme de **[***]** millions d'euros dont nous avons estimé qu'elle avait été octroyée au titre de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 était un montant "maximal".

[1505] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 5 et 6.
[1506] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 24 à 26.
[1507] L'analyse de rentabilité de l'A380 – pièce EC-362 (RCES) – est datée du 8 décembre 2000. Le contrat d'AL/FEM espagnol pour l'A380 – pièce US-73 (RCC) – est daté du 27 décembre 2001.

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

4. Paragraphe 7.407

6.62 Les États-Unis demandent qu'une note de bas de page soit ajoutée à la première phrase du paragraphe 7.407 du rapport intérimaire expliquant qu'ils contestent le point de vue avancé par les Communautés européennes selon lequel les taux de rentabilité des contrats d'AL/FEM doivent être déterminés en tenant compte du "taux de rentabilité interne" ("TRI"). Ils nous demandent aussi de rendre compte de leurs arguments concernant l'absence de justification pour les calculs de TRI effectués par les Communautés européennes.[1508]

6.63 Les Communautés européennes considèrent que les références additionnelles demandées par les États-Unis feraient double emploi et seraient source de confusion, notant que les arguments des États-Unis relatifs à la pertinence du versement de redevances pour les calculs des TRI sont déjà exposés ailleurs dans le rapport intérimaire. En outre, elles estiment qu'elles ont étayé les calculs de TRI qu'elles ont avancés dans le présent différend.[1509]

6.64 Afin de rendre pleinement compte des arguments des États-Unis, nous avons modifié le paragraphe 7.407 et avons modifié en conséquence la note de bas de page 2205 (le numéro du paragraphe est inchangé, la note de bas de page est maintenant 2518).

5. Paragraphe 7.409

6.65 Les États-Unis font observer qu'ils n'ont pas fait valoir, comme cela est indiqué, d'après eux, au paragraphe 7.409 du rapport intérimaire, que les obligations potentielles de versement de redevances étaient "pertinentes" ou "ne {} jou{aient} qu'un rôle marginal" pour la détermination du taux de rentabilité attendu par les gouvernements des États membres des CE accordant les AL/FEM. Ils demandent que la dernière phrase du paragraphe 7.409 du rapport intérimaire soit remplacée par un libellé proposé dont ils affirment qu'il décrit plus correctement leur argument.[1510]

6.66 Les Communautés européennes s'opposent à la demande des États-Unis. Elles estiment qu'il est faux de faire valoir maintenant que les États-Unis "n'admettaient pas" que les versements de redevances "ne {} jou{aient} qu'un rôle marginal", étant donné que c'est précisément ce que l'expert des États-Unis, Ellis, a déclaré au Groupe spécial et que c'est précisément l'élément de la déclaration d'Ellis qu'ils ont choisi de répéter mot pour mot dans leur deuxième communication écrite.[1511]

6.67 Premièrement, nous notons que le paragraphe 7.409 du rapport intérimaire ne dit pas que les États-Unis considèrent que les obligations de versement de redevances sont pertinentes pour la détermination des TRI appropriés des contrats d'AL/FEM. De fait, ce paragraphe indique que les États-Unis ne considèrent pas que "les *attentes* relatives aux versements de redevances sont *dénuées de pertinence*". Deuxièmement, bien que les États-Unis soutiennent maintenant qu'ils n'ont pas fait valoir que ces attentes jouaient un "rôle marginal", cela n'est pas, à notre avis, ce que l'on peut raisonnablement comprendre de leurs communications. Par exemple, en analysant les versements de redevances requis dans le cadre du contrat britannique concernant l'A380, les États-Unis ont conclu que ces versements de redevances étaient "pour l'essentiel dépourvus de sens", non parce que le versement de redevances ne correspondait pas aux attentes des pouvoirs publics britanniques mais parce que, selon les attentes des pouvoirs publics dont témoignait le calendrier de livraisons, seules quelques ventes pourraient effectivement générer de tels versements.[1512] De même, ils ont fait valoir

[1508] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 9 et 10.
[1509] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, pages 3 et 4.
[1510] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 11 à 13.
[1511] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, pages 4 et 5.
[1512] États-Unis, réponse à la question n° 142 du Groupe spécial.

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

que "{m}ême pour les autres contrats d'aide au lancement" en cause, les redevances n'étaient exigibles qu'après un certain nombre de livraisons qui, selon les propres prévisions d'Airbus et des pouvoirs publics, ne seraient réalisées au mieux qu'à la toute fin de la période de 17 années décrite dans le rapport de l'ITR des Communautés européennes comme représentant la vie d'un avion".[1513] Par conséquent, les États-Unis n'ont pas nié la pertinence des versements de redevances pour les rendements attendus de l'AL/FEM par les pouvoirs publics. De fait, ils ont minimisé l'importance de ces versements pour la rentabilité globale attendue. Par conséquent, nous ne pensons pas que le paragraphe 7.409 du rapport intérimaire décrive l'argument des États-Unis d'une manière erronée.

6.68 Toutefois, nous reconnaissons qu'en plus de formuler ces déclarations, les États-Unis ont fait observer aussi qu'il était probable qu'un investisseur du marché ne tiendrait pas compte de tels versements de redevances mais chercherait au lieu de cela à récupérer son investissement et à produire une rentabilité commerciale sur une période beaucoup plus brève.[1514] Par conséquent, bien que nous refusions d'apporter les modifications demandées par les États-Unis, nous avons modifié le paragraphe 7.409 (numérotation inchangée) de manière à inclure ce dernier point de vue *additionnel* des États-Unis, qui ne figure pas dans le rapport intérimaire. Nous avons aussi ajouté une note de bas de page à la fin du paragraphe 7.412 (numérotation inchangée) de manière à faire état d'une considération nouvelle pertinente pour notre évaluation de l'effet des versements de redevances sur le TRI.

6. Paragraphe 7.416

6.69 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de réexaminer ses constatations concernant le taux de rentabilité interne ("TRI") du contrat d'AL/FEM français pour l'A340-500/600. Elles expliquent que l'article 6.2 et 6.4 de ce contrat prescrit **[***]** – ce qui vise à rembourser le principal du prêt majoré des intérêts pour le projet A340-500/600, **[***]**. Elles notent que **[***]** ont été pris en compte et indiqués séparément dans le rapport de l'ITR, présenté en tant que pièce EC-13 (RCC). Toutefois aux fins des calculs présentés dans la pièce EC-597 (RCES), les Communautés européennes **[***]** afin de "préserver la possibilité de démontrer l'effet allégué de la taxation" sur l'AL/FEM. Elles donnent à entendre que cela explique pourquoi le Groupe spécial n'a pas pu faire correspondre les valeurs de remboursement utilisées pour calculer le taux de rentabilité interne indiqué dans la pièce EC-597 (RCES) avec les valeurs tirées de l'article 6.2 du contrat d'AL/FEM pour l'A340-500/600. Selon les Communautés européennes, **[***]** doit être pris en compte pour déterminer le TRI que les pouvoirs publics français escomptaient obtenir du contrat concernant l'A340-500/600. Enfin, les Communautés européennes font observer que, s'agissant du contrat d'AL/FEM français pour l'A330-200, le Groupe spécial a admis un TRI qui était calculé en prenant en compte une structure de remboursement analogue comportant **[***]** – ce qui devait rembourser le principal du prêt majoré des intérêts pour le projet d'A330-200, **[***]**. Elles demandent donc au Groupe spécial de suivre une approche constante relativement au contrat français concernant l'A340-500/600 et d'accepter également le taux de rentabilité interne calculé sur la base des **[***]** flux de remboursement prescrits contractuellement.[1515]

6.70 Les États-Unis rappellent que dans leur réponse à la question n° 42 du Groupe spécial, ils avaient fait observer ce qui suit:

> "{c}onformément au contrat français d'aide au lancement concernant l'A340-500/600, Airbus était tenue **[***]**."

[1513] États-Unis, réponse à la question n° 142 du Groupe spécial.
[1514] États-Unis, réponse à la question n° 142 du Groupe spécial.
[1515] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 6 et 7.

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

Par conséquent, les États-Unis contestent l'inclusion par les Communautés européennes de **[***]** dans leur calcul du TRI concernant l'AL/FEM octroyée pour l'A340-500/600 et demandent au Groupe spécial de rejeter la demande des Communautés européennes.[1516]

6.71 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes ont expliqué qu'en échange de l'AL/FEM octroyée par les pouvoirs publics français pour l'A330-200 et l'A340-500/600, Airbus était tenue de verser "un prélèvement pour le FEM (y compris les intérêts) investi dans la variante **[***]**".[1517] Les calculs du TRI utilisés par les Communautés européennes pour les deux mesures d'AL/FEM ont été présentés pour la première fois dans le rapport de l'ITR, pièce EC-13 (RCC). Le rapport de l'ITR indiquait **[***]** dans la colonne sorties des liquidités de ses calculs pour chaque mesure d'AL/FEM, **[***]**. La seule disposition contractuelle spécifiquement mentionnée dans ces communications était l'article 6.4 du contrat français concernant l'A340-500/600.[1518]

6.72 À la question n° 69 du Groupe spécial, il a été demandé aux Communautés européennes d'expliquer comment étaient calculés les taux de rentabilité "implicites" qu'elles avaient présentés avec leur première communication écrite, "en se référant à toutes les données pertinentes utilisées dans leur calcul". En plus de la réponse écrite donnée à cette question, les Communautés européennes ont présenté la pièce EC-597 (RCES), qu'elles ont décrite comme mesurant "le taux de rentabilité des contrats FEM couvrant l'A320, le modèle de base A330/A340, l'A330-200, l'A340-500/600, et l'A380".[1519] S'agissant des contrats d'AL/FEM français pour l'A330-200 et l'A340-500/600, cette pièce **[***]**, qui était qualifié de "remboursements FEM". Dans leur réponse, les Communautés européennes n'ont pas expliqué comment le TRI avait été spécifiquement déterminé pour chacun des contrats d'AL/FEM français pour l'A330-200 et l'A340-500/600. À cet égard, la réponse des Communautés européennes à la question n° 69 du Groupe spécial ne fournit guère, voire pas du tout, d'indications additionnelles quant à ce qui était exposé dans leur première communication écrite.

6.73 Dans le rapport intérimaire, nous avons rejeté le TRI calculé par les Communautés européennes pour l'A340-500/600 parce que, sur la base des renseignements figurant dans la pièce EC-597 (RCES), les montants de remboursement utilisés pour déterminer le TRI étaient supérieurs aux montants tirés du contrat d'AL/FEM effectif, lorsqu'ils étaient lus en tenant compte du calendrier prévisionnel des livraisons. En d'autres termes, nous avons rejeté l'inclusion par les Communautés européennes de **[***]**, dont elles font valoir qu'ils étaient demandés dans le cadre du contrat d'AL/FEM français pour l'A340-500/600. Toutefois, nous avons accepté le TRI que les Communautés européennes ont calculé pour le contrat d'AL/FEM français pour l'A330-200, même s'il apparaît que celui-ci a été déterminé aussi en tenant compte de **[***]**.

6.74 Eu égard aux arguments figurant dans la demande de réexamen intérimaire formulée par les Communautés européennes, nous avons réexaminé nos constatations en ce qui concerne les TRI de ces contrats d'AL/FEM. Nous notons que, même en acceptant les explications des Communautés européennes et les TRI en ce qui concerne les deux contrats d'AL/FEM français pour l'A330-200 et l'A340-500/600, nos constatations sur le point de savoir si ces mesures constituent des subventions ne changent pas. La seule incidence de l'acceptation des deux calculs de TRI porterait sur le montant de l'avantage associé au contrat français concernant l'A340-500/600. Toutefois, comme nous n'avons jamais quantifié précisément ce montant, l'écart d'environ 2 points de pourcentage entre les TRI proposés par les Communautés européennes et ceux qui sont indiqués dans le rapport intérimaire ne fait guère de différence. Par conséquent, en définitive, même en acceptant l'intégralité des

[1516] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 27.
[1517] CE, PCE, paragraphes 335 et 336.
[1518] CE, PCE, note de bas de page 250.
[1519] CE, réponse à la question n° 69 du Groupe spécial.

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

communications des Communautés européennes au sujet des TRI associés à ces deux mesures d'AL/FEM, nos constatations restent en fait les mêmes.

6.75 Au vu de ce qui précède, nous avons modifié le rapport en ajoutant les nouveaux paragraphes 7.416 à 7.421 pour décrire et évaluer la façon dont les Communautés européennes ont déterminé les TRI, principalement en ce qui concerne le contrat d'AL/FEM français pour l'A340-500/600 (et, par implication, le contrat d'AL/FEM français pour l'A330-200), concluant que, bien que nous doutions quelque peu du caractère approprié de la méthode utilisée par les Communautés européennes pour déterminer le TRI (analysée ci-après aux paragraphes 7.412 à 7.414), nous n'avons pas besoin d'arriver à une conclusion ferme sur la question, car même en acceptant dans leur intégralité les arguments des Communautés européennes, les mesures constitueraient néanmoins des subventions aux fins de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Nous avons aussi modifié en conséquence les paragraphes 7.415 (numérotation inchangée) et 7.1959 (qui est maintenant le paragraphe 7.1970) et les tableaux 5 et 7 exposant nos constatations en ce qui concerne les taux de rentabilité des mesures d'AL/FEM.

7. Paragraphe 7.426

6.76 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'insérer à côté de chacun des chiffres figurant dans le tableau 5 des notes de bas de page faisant référence à la source précise des renseignements utilisés par le Groupe spécial pour formuler sa constatation, ainsi que, dans les cas où cela est approprié, une explication quant au mode de calcul du chiffre.[1520]

6.77 Les États-Unis estiment qu'il n'y a aucune raison pour que le Groupe spécial ajoute des références aux sources sous-tendant les constatations énoncées au paragraphe 7.426 du rapport intérimaire et dans le tableau 5. À leur avis, les explications déjà fournies sont suffisamment détaillées pour comprendre le fondement des constatations du Groupe spécial.[1521]

6.78 Afin d'expliquer plus clairement nos constatations et les sources des chiffres mentionnés dans le tableau 5, nous avons révisé le paragraphe 7.426 (qui est maintenant le paragraphe 7.431) et le tableau 5.

8. Paragraphe 7.429

6.79 Les États-Unis demandent que la première phrase du paragraphe 7.429 du rapport intérimaire soit modifiée parce qu'à leur avis, elle décrit d'une manière incorrecte le "différend" entre les parties sur la question du taux d'intérêt du marché servant de repère pour les mesures d'AL/FEM contestées comme étant centré sur la prime de risque par projet appropriée. Ils estiment qu'alors que l'objection formulée par les Communautés européennes à l'égard de cette question se rapportait seulement à la valeur de la prime de risque, ils ont relevé que la prime de risque ne pouvait pas être considérée isolément. Spécifiquement, ils font observer qu'ils ont fait valoir que la prime de risque devait être considérée en même temps que le taux débiteur pour les sociétés, et que ces deux éléments pris ensemble représentaient le caractère hybride de l'AL/FEM, dotée de caractéristiques similaires à celles d'une prise de participation au capital. Par conséquent, ils demandent que la première phrase du paragraphe 7.429 du rapport intérimaire soit modifiée pour rendre compte de cette interprétation des arguments des parties.[1522]

[1520] CE, demande de réexamen intérimaire, page 7.+
[1521] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 28 à 30.
[1522] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 14.

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

6.80 Les Communautés européennes considèrent que la description du "différend" entre les parties faite par le Groupe spécial dans la première phrase du paragraphe 7.429 du rapport intérimaire est exacte et elles demandent au Groupe spécial de rejeter la demande des États-Unis. Elles rappellent que les parties sont convenues qu'un point de repère inclurait dûment trois éléments: le taux sans risque pertinent, une prime pour le risque d'entreprise et une prime de risque par projet. Elles estiment que la nature des prêts en cause – créance, participation au capital, ou hybride – constituait une partie centrale du désaccord existant entre les parties quant à la prime de risque par projet correcte.[1523]

6.81 Le texte que les États-Unis contestent dans le paragraphe 7.429 du rapport intérimaire indique que le différend entre les parties quant au taux d'intérêt du marché approprié servant de repère "… ne porte que sur un seul aspect des points de repère particuliers qui ont été proposés – la valeur de la prime de risque par projet". Il est vrai que les parties étaient également en désaccord sur la question de savoir si l'AL/FEM était pour l'essentiel un instrument de financement hybride ou similaire à un emprunt, et que la prime de risque par projet proposée par les États-Unis était avancée dans le contexte de leur point de vue selon lequel l'AL/FEM était un instrument de financement hybride. Toutefois, les communications des États-Unis sur ces points et la divergence d'opinion des Communautés européennes sont consignées dans les paragraphes décrivant les arguments de chacune des parties relatifs à la prime de risque par projet appropriée. Par conséquent, nous ne jugeons pas nécessaire de procéder à la modification demandée par les États-Unis. Néanmoins, nous avons modifié le paragraphe 7.429 (qui est maintenant le paragraphe 7.434), pour éviter de donner l'impression que le niveau de prime de risque par projet était le *seul* aspect de la question du point de repère sur laquelle les parties avaient des vues divergentes.

9. Paragraphes 7.430 à 7.464

6.82 Les États-Unis demandent que, "par souci d'exhaustivité", une note de bas de page soit ajoutée à la fin du paragraphe 7.457 du rapport intérimaire, rendant compte de l'importance accordée par les États-Unis et leur expert au caractère hautement risqué du développement des aéronefs et au fait que l'AL/FEM a intrinsèquement un effet de déplacement du risque.[1524]

6.83 Les Communautés européennes font observer que les renseignements que les États-Unis demandent d'inclure à la fin du paragraphe 7.457 du rapport intérimaire figurent déjà dans les paragraphes 7.432 et 7.433 du rapport intérimaire. En conséquence, elles demandent au Groupe spécial de rejeter la demande des États-Unis.[1525]

6.84 Le passage particulier du rapport Ellis que les États-Unis demandent au Groupe spécial d'insérer dans une note de bas de page à la fin du paragraphe 7.457 du rapport intérimaire est déjà cité au paragraphe 7.433 (qui est maintenant le paragraphe 7.438). Nous rejetons par conséquent la demande des États-Unis.

10. Paragraphe 7.476

6.85 Les États-Unis demandent que le paragraphe 7.476 du rapport intérimaire soit rédigé de façon à exposer l'éventail complet des raisons étayant la décision du Groupe spécial de rejeter la prime de risque par projet des Communautés européennes.[1526]

[1523] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 5.
[1524] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 15.
[1525] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, pages 5 et 6.
[1526] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 16.

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

6.86 Les Communautés européennes estiment que le texte additionnel demandé par les États-Unis ne répond à aucun but additionnel auquel ne réponde déjà le paragraphe 7.475 du rapport intérimaire qui, selon elles, énonce déjà les déclarations que les États-Unis demandent d'inclure dans le paragraphe 7.476. Elles s'opposent donc à la demande des États-Unis.[1527]

6.87 Nous avons modifié le paragraphe 7.476 (qui est maintenant le paragraphe 7.481) afin de rendre compte plus pleinement des raisons sous-tendant notre rejet de la prime de risque par projet des Communautés européennes.

11. Paragraphe 7.483

6.88 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'insérer, à côté de chaque chiffre indiqué dans le tableau 7, une note de bas de page expliquant comment ce chiffre a été calculé et citant la source spécifique des renseignements utilisés.[1528]

6.89 Les États-Unis estiment que les données contenues dans le tableau 7 sont correctement référencées, mais ils considèrent qu'il peut être utile de faire figurer, dans les notes de bas de page y relatives, certains renseignements additionnels sur les sources des valeurs énumérées.[1529]

6.90 Nous avons révisé le tableau 7 et les notes y relatives en vue de donner une compréhension plus claire et plus précise de la façon dont chacun des chiffres a été calculé et des renseignements sur lesquels ils étaient fondés. À la suite de notre réexamen, certains chiffres du tableau ont également été révisés.

G. QUESTION DE SAVOIR SI L'AL/FEM EN TANT QUE PROGRAMME EST UNE SUBVENTION AU SENS DE L'ARTICLE PREMIER DE L'ACCORD SMC

1. Paragraphes 7.495 et 7.508

6.91 Les États-Unis font valoir que les paragraphes 7.495 et 7.508 du rapport intérimaire décrivent d'une manière incorrecte l'argument qu'ils ont avancé en ce qui concerne le programme d'AL/FEM allégué comme reposant sur l'hypothèse voulant que ledit programme allégué possède une "valeur normative". Ils affirment, en revanche, que leur analyse du point de savoir si le programme d'AL/FEM allégué est une "mesure" partait du sens ordinaire du mot "mesure" dans son contexte et à la lumière de l'objet et du but de l'Accord sur l'OMC. Ils rappellent qu'ils ont aussi fait valoir "en tant que question séparée et distincte" que, même à supposer que le critère que les Communautés européennes tirent de rapports de l'Organe d'appel tels que *États-Unis – Réduction à zéro (CE)* soit approprié, leur description du programme d'AL/FEM allégué satisfaisait à ce "critère". Par conséquent, ils demandent que les paragraphes 7.495 et 7.508 du rapport intérimaire soient modifiés afin de rendre compte avec une plus grande exactitude de leur argument concernant le programme d'AL/FEM allégué dans toute sa portée, en particulier tel qu'il est exposé dans la réponse donnée par les États-Unis à la question n° 136 du Groupe spécial.[1530]

6.92 Les Communautés européennes considèrent que les paragraphes 7.495 et 7.508 du rapport intérimaire ne donnent pas à penser que l'argument des États-Unis concernant le programme d'AL/FEM allégué reposait sur l'hypothèse voulant que ledit programme allégué possède une "valeur normative". En outre, elles notent que le paragraphe 7.495 du rapport intérimaire fait expressément

[1527] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 6.
[1528] CE, demande de réexamen intérimaire, page 8.
[1529] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 31 et 32.
[1530] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 17.

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

référence à la réponse donnée par les États-Unis à la question n° 136 du Groupe spécial. Par conséquent, elles s'opposent à la demande formulée par les États-Unis en vue de modifier les paragraphes 7.495 et 7.508 du rapport intérimaire.[1531]

6.93 Il apparaît que la demande de réexamen intérimaire des États-Unis repose sur le point de vue selon lequel le "critère" énoncé dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)* n'aurait pas dû être au centre de l'évaluation de leur allégation par le Groupe spécial parce que c'est un "critère" qui n'est pertinent que dans les différends dans lesquels une mesure non écrite est contestée "en tant que telle". Ils soulignent qu'ils ne contestent pas le programme d'AL/FEM allégué "en tant que tel", mais plutôt en tant que mesure pouvant être contestée dans le cadre des procédures de règlement des différends à l'OMC. Même s'ils reconnaissent qu'ils ont aussi fait valoir "en tant que question séparée et distincte" que, même à supposer que le critère défini dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)* soit pertinent, le programme d'AL/FEM allégué satisfaisait à ce "critère", parce qu'il possédait entre autres choses une "valeur normative", ils affirment que cet argument n'était pas leur position première. De fait, ils définissent ledit argument comme leur *réponse* aux arguments des Communautés européennes.

6.94 Dans le rapport intérimaire, nous avons expressément reconnu que les États-Unis ne contestaient pas le programme d'AL/FEM allégué "en tant que tel", expliquant que, pour évaluer l'allégation des États-Unis, notre première démarche consistait à évaluer si les États-Unis avaient établi l'*existence* du programme d'AL/FEM allégué en tant que "mesure". Par conséquent, nous n'avons pas traité la plainte des États-Unis comme une allégation "en tant que tel". Nous avons bel et bien, toutefois, appliqué les critères définis dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)* pour évaluer l'allégation des États-Unis, mais seulement pour déterminer si la "mesure" décrite par les États-Unis comme ayant une "valeur normative" existait effectivement. En d'autres termes, nous nous sommes appuyés sur le "critère" défini dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)* à titre d'indication de ce qui devait être établi pour démontrer l'existence d'une mesure non écrite ayant une "valeur normative". Nous n'avons pas utilisé ce "critère" aux fins d'évaluer le bien-fondé d'une quelconque allégation "en tant que tel".

6.95 Dans leur première communication écrite, les États-Unis ont conclu qu'à la lumière des éléments de preuve présentés, "la teneur spécifique {du} programme d'aide au lancement et la conduite qui en résultera{it} à l'avenir {étaient} claires".[1532] En d'autres termes, ils ont exprimé dans leur première communication écrite le point de vue selon lequel les éléments de preuve portés devant le Groupe spécial démontraient clairement que la mesure qu'ils contestaient imposait inévitablement une certaine conduite future. En outre, dans leur première déclaration orale, ils ont confirmé qu'ils formulaient une plainte à l'égard d'un programme d'AL/FEM non écrit en réponse à la suggestion contraire des Communautés européennes, qu'ils décrivaient comme une mesure qui "crée des attentes parmi le grand public et les acteurs privés", démontrant qu'elle avait une "valeur normative".[1533] Dans leur deuxième déclaration orale, les États-Unis ont affirmé ce qui suit:

> "Dans le présent différend, nous avons montré qu'une mesure qui n'est énoncée dans aucun instrument écrit – le programme d'aide au lancement – est en fait une mesure et possède en fait les caractéristiques que l'Organe d'appel a identifiées dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)*."

Ni l'une ni l'autre de ces déclarations orales n'était précédée d'une quelconque explication indiquant que les États-Unis répondaient seulement au contre-argument des Communautés européennes. Plus

[1531] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 6.
[1532] États-Unis, PCE, paragraphe 106.
[1533] États-Unis, PDONC, paragraphe 25.

tard dans leur deuxième déclaration orale et à nouveau dans leur réponse à la question n° 136 du Groupe spécial, les États-Unis ont expliqué qu'ils estimaient qu'il n'était pas nécessaire de montrer que la mesure possédait une "valeur normative" pour montrer qu'elle existait en tant que "mesure". Toutefois, à la lumière de leurs précédentes communications, il n'était pas apparent que c'était en fait leur argument *premier*. Les deux arguments des États-Unis sont néanmoins reconnus dans le rapport intérimaire, qui traite et rejette chacun d'eux.

6.96 Par conséquent, compte tenu de ce qui précède, nous ne voyons pas la nécessité de procéder aux modifications demandées par les États-Unis et rejetons donc la demande des États-Unis. Toutefois, afin de nous assurer que nos vues à cet égard sont claires, nous avons modifié les notes de bas de page des paragraphes 7.495, 7.508, 7.513 et 7.570 (qui sont maintenant les paragraphes 7.500, 7.513, 7.518 et 7.575).

2. Note de bas de page 2469

6.97 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier la note de bas de page 2469 du rapport intérimaire de manière à décrire dûment les modalités de remboursement énoncées dans l'article 6.5 du contrat d'AL/FEM allemand pour l'A380, telles que les Communautés européennes décrivent ces modalités.[1534]

6.98 Les États-Unis font valoir que l'article 6.5 du contrat d'AL/FEM allemand pour l'A380 n'étaye pas sans ambiguïté la lecture que font les Communautés européennes de cette disposition. Ils demandent donc au Groupe spécial de supprimer toute analyse de cette disposition de la note de bas de page 2469 du rapport intérimaire ou de rendre celle-ci conforme au libellé utilisé dans la note de bas de page 2155 du rapport intérimaire.[1535]

6.99 Nous avons révisé la note de bas de page 2469 (qui est maintenant la note de bas de page 2807), encore que ce ne soit pas dans les termes proposés par les Communautés européennes, afin de la rendre conforme à la description de la même disposition figurant dans la note de bas de page 2155 (qui est maintenant la note de bas de page 2449).

3. Note de bas de page 2473

6.100 Les États-Unis demandent que la dernière phrase de la note de bas de page 2473 du rapport intérimaire soit supprimée parce qu'ils considèrent qu'il n'y a aucune raison de penser qu'ils auraient pu savoir qu'Airbus n'avait pas demandé d'AL/FEM pour certains modèles, étant donné que les Communautés européennes n'ont fourni qu'une seule demande d'AL/FEM, qui était destinée au contrat allemand relatif à l'A380. En outre, ils estiment que, quand bien même ils auraient eu accès à tous les documents pertinents, il est peu probable qu'ils aient pu établir la proposition négative selon laquelle Airbus n'avait pas demandé d'AL/FEM aux pouvoirs publics allemands, espagnols et britanniques pour l'A330-200.[1536]

6.101 Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis interprètent mal la note de bas de page 2473 du rapport intérimaire et la question n° 3 a) du Groupe spécial sur laquelle est basée cette note. Selon elles, le Groupe spécial est en droit de supposer qu'ayant introduit dans leur réponse à la question n° 3 a) du Groupe spécial une distinction entre les cas dans lesquels Airbus avait demandé une AL/FEM et ceux dans lesquels elle n'en avait pas demandé, les États-Unis considéraient qu'il y avait en effet des cas dans lesquels Airbus n'avait pas demandé d'AL/FEM. Par conséquent, les

[1534] CE, demande de réexamen intérimaire, page 8.
[1535] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 33.
[1536] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 18.

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

Communautés européennes s'opposent à la demande des États-Unis et suggèrent que, tout au plus, la note de bas de page 2473 du rapport intérimaire puisse être clarifiée en plaçant le point de vue du Groupe spécial dans le contexte de la réponse donnée par les États-Unis à la question n° 3 a) du Groupe spécial.[1537]

6.102 Nous avons modifié la note de bas de page 2473 (qui est maintenant la note de bas de page 2811) et l'avons placée à la fin de la première phrase du paragraphe 7.522 (qui est maintenant le paragraphe 7.527) afin de clarifier le sens de la dernière phrase de ce paragraphe.

4. Note de bas de page 2478

6.103 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de supprimer la note de bas de page 2478 du rapport intérimaire parce qu'elles estiment qu'affirmer que les modalités de toute AL/FEM octroyée par les pouvoirs publics britanniques pour l'A340-500/600 auraient été "non commerciales" relève de la spéculation. Elles font valoir que la note de bas de page 2478 du rapport intérimaire fait référence à une mesure qui n'a jamais existé et, selon elles, le Groupe spécial ne devrait pas formuler de constatations au sujet de mesures non existantes. De plus, elles affirment que l'accord proposé n'a pas été finalisé, ce qui implique qu'il ne permet pas de démontrer les modalités qui auraient été finalement négociées et convenues entre les parties. Elles affirment aussi que l'accord final n'aurait pas pu être conclu en 1998, un fait qui serait pertinent pour identifier le taux d'intérêt du marché approprié servant de repère.[1538]

6.104 Les États-Unis ne sont pas d'accord avec la demande des Communautés européennes. Selon eux, non seulement la demande des Communautés européennes est fondée sur une compréhension incorrecte de la pertinence de la note de bas de page 2478 du rapport intérimaire pour l'analyse effectuée par le Groupe spécial, mais elle repose elle-même uniquement sur des spéculations.[1539]

6.105 À notre avis, les Communautés européennes ont mal compris la note de bas de page 2478. La note de bas de page n'énonce pas le point de vue selon lequel toute AL/FEM octroyée par les pouvoirs publics britanniques pour l'A340-500/600 *aurait été* "non commerciale", mais plutôt simplement que la *proposition* ou l'*offre* d'AL/FEM des pouvoirs publics britanniques était "non commerciale" *au moment où elle a été faite*. Nous rejetons donc la demande des Communautés européennes.

H. QUESTION DE SAVOIR SI L'AL/FEM POUR L'A380, L'A340-500/600 ET L'A330-220 CONSTITUE, DANS CHAQUE CAS, UNE SUBVENTION À L'EXPORTATION PROHIBÉE AU SENS DE L'ARTICLE 3 DE L'ACCORD SMC

1. Paragraphe 7.583, deuxième phrase

6.106 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de réviser la description de leur argument exposé dans la deuxième phrase du paragraphe 7.583 du rapport intérimaire, en remplaçant les termes "auront effectivement lieu" par "pourront avoir lieu". Elles disent qu'elles ne font pas valoir que l'exportation doit avoir lieu pour qu'il y ait une constatation selon laquelle une mesure accordant une subvention subordonnée à l'exportation existe. En outre, elles estiment qu'elles n'utilisent pas le terme "effectivement" de la façon préconisée par les États-Unis.[1540]

[1537] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, pages 6 et 7.
[1538] CE, demande de réexamen intérimaire, page 8.
[1539] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 34 à 37.
[1540] CE, demande de réexamen intérimaire, page 9.

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

6.107 Les États-Unis observent que le passage dont les Communautés européennes demandent la révision est repris textuellement de la propre deuxième communication écrite de ces dernières. Ainsi, ils demandent que le Groupe spécial rejette la demande des Communautés européennes visant à ce que le paragraphe 7.583 du rapport intérimaire soit modifié.[1541]

6.108 Bien que les Communautés européennes soutiennent maintenant que leur argument concernant ce qui constitue une exportation "prévue" devrait être interprété comme signifiant qu'elles estiment qu'une exportation "prévue" est une exportation qui "pourrait" avoir lieu dans le futur, le libellé réel utilisé dans leurs communications indique qu'elles ont fait valoir qu'une exportation "prévue" est une exportation qui "*aura*" lieu dans le futur, et non une exportation qui "*pourrait*" avoir lieu.[1542] Ce point de vue transparaît dans la première phrase du paragraphe 7.583 du rapport intérimaire, qui cite la déclaration faite à ce sujet par les Communautés européennes dans leur deuxième communication écrite. Par conséquent, nous rejetons la demande des Communautés européennes visant à ce que le verbe "aura" soit remplacé par "pourrait avoir" dans la deuxième phrase du paragraphe 7.583 du rapport intérimaire, car le faire présenterait d'une manière erronée ce qui a été explicitement dit dans les propres communications des Communautés européennes.

6.109 Les Communautés européennes soutiennent qu'elles n'utilisent pas le terme "effectivement" selon le sens préconisé par les États-Unis et que, pour cette raison, ce terme devrait être supprimé de la deuxième phrase du paragraphe 7.583 du rapport intérimaire. Cela étant, la deuxième phrase du paragraphe 7.583 du rapport intérimaire ne donne pas à penser que les Communautés européennes considèrent le terme "effectivement" de la même manière que les États-Unis. Par contre, cette phrase explique simplement ce que nous interprétons comme étant le point de vue des Communautés européennes concernant le sens de l'expression "exportations ou recettes d'exportation … prévues" figurant dans la note de bas de page 4 de l'Accord SMC.[1543]

6.110 D'après ce que nous savons, l'interprétation par les Communautés européennes de l'expression "exportations ou recettes d'exportation … prévues", telle que présentée dans le rapport intérimaire, a été élaborée non seulement à partir des explications données par les Communautés européennes concernant ce que cette expression signifie selon elles[1544], mais aussi à partir des arguments qu'elles ont avancés pour rejeter l'interprétation du même libellé par les États-Unis, en particulier aux paragraphes 233 à 235 de leur deuxième communication écrite:

[1541] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 38 à 40.

[1542] CE, DCE, paragraphes 235 ("... le terme "prévues" (aussi conjointement avec le sens du terme "effectives") désigne des exportations qui n'ont pas encore eu lieu au moment où la subvention est réputée exister, mais qui **auront** lieu dans le futur.") et 238 ("une exportation "prévue" est une exportation qui n'a pas encore eu lieu au moment où la subvention est réputée exister et, par définition, il est donc envisagé qu'elle est une exportation qui **aura** lieu ultérieurement") (pas de caractères gras dans l'original).

[1543] À ce propos, nous notons qu'il apparaît que l'Australie a adopté un point de vue similaire concernant l'argument des Communautés européennes. Voir Australie, déclaration orale de tierce partie, 24 juillet 2007, paragraphe 15 ("Le fait que l'octroi d'une subvention n'est pas la conséquence d'exportations **effectives** ne signifie pas que l'octroi d'une subvention n'est pas lié aux résultats à l'exportation ni, par conséquent, subordonné aux résultats à l'exportation au sens de l'Accord SMC") (pas de caractères gras et non souligné dans l'original).

[1544] Outre le document CE, DCE, paragraphes 235 et 238, voir aussi CE, DDONC, paragraphes 126 ("Les mots "effectives ou prévues" figurant dans la note de bas de page 4 confirment simplement que la disposition prend en compte tout l'éventail des possibilités, c'est-à-dire les exportations qui existent au moment même de l'octroi initial (exportations effectives) **ainsi que les exportations qui ont lieu dans le futur (exportations prévues**)") et 144 ("De plus, comme les CE l'ont déjà expliqué, et contrairement à ce qu'il apparaît que les États-Unis croient, une mesure peut être une subvention subordonnée à l'exportation indépendamment du point de la question de savoir si l'exportation **a lieu avant ou après l'octroi initial**") (pas de caractères gras dans l'original).

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

> "Ainsi, les États-Unis interprètent le terme "effectives" comme s'il signifiait "réelles" – c'est-à-dire, qui s'est "effectivement" produit par le passé ou se produira "effectivement" dans le futur, alors qu'ils interprètent le terme "prévues" (conjointement au terme "effectives") comme s'il voulait dire "potentielles", de sorte que, selon eux, la question de savoir si les exportations "prévues" ont "effectivement" lieu est dénuée de pertinence lorsqu'il s'agit de savoir s'il y a ou non une subvention subordonnée aux résultats à l'exportation. Pour les États-Unis, la condition requise n'est donc pas l'exportation, mais "la prévision" de l'exportation; cela suppose nécessairement un examen de l'"état d'esprit" ou de l'"intention" présumé d'une personne physique dont les pensées sont imputables au Membre défendeur, une simple prévision ou prise en considération suffisant à démontrer qu'il y a subordination.
>
> Les Communautés européennes estiment que, quelle que soit l'interprétation, y compris celle avancée par les États-Unis, les faits ne justifient manifestement pas une constatation de subordination aux exportations.
>
> Toutefois, mis à part ce point factuel, les Communautés européennes observent en outre que les arguments des États-Unis reposent aussi sur une interprétation juridiquement erronée de l'expression "effectives ou prévues". La bonne interprétation, telle qu'indiquée dans les communications des Communautés européennes, est que le terme "effectives" désigne des exportations qui existent (c'est-à-dire qui ont déjà eu lieu) au moment où la subvention est réputée exister au sens de l'article premier de l'*Accord SMC*, alors que le terme "prévues" (conjointement au terme "effectives") désigne des exportations qui n'ont pas encore eu lieu au moment où la subvention est réputée exister, mais qui auront lieu dans le futur."[1545]

Néanmoins, nous reconnaissons que les Communautés européennes n'ont pas utilisé l'adverbe "effectivement" pour expliquer qu'elles interprétaient une exportation "prévue" comme étant une exportation qui n'est pas une exportation "potentielle", mais une exportation qui aura lieu dans le futur. Nous avons donc supprimé ce terme de la deuxième phrase du paragraphe 7.583 (qui est maintenant le paragraphe 7.588).

2. Paragraphe 7.625, troisième, quatrième, cinquième et dernière phrases; paragraphe 7.626, première phrase; paragraphe 7.627; et paragraphe 7.628, quatrième et cinquième phrases

6.111 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'exposer "d'une manière plus précise et exacte" leurs arguments concernant l'interprétation de l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4 de l'Accord SMC qui figurent dans plusieurs phrases des paragraphes 7.625 à 7.628 du rapport intérimaire, et demandent en outre que le Groupe spécial réexamine ensuite les conclusions tirées de ces arguments. En particulier, elles demandent au Groupe spécial d'exposer "avec plus de précision et d'exactitude" leurs arguments au paragraphe 7.625 du rapport intérimaire, troisième, quatrième, cinquième et dernière phrases, et au paragraphe 7.626 du rapport intérimaire, première phrase. Elles indiquent qu'"elles ne peuvent pas reconnaître leurs communications" au paragraphe 7.627 du rapport intérimaire et demandent au Groupe spécial de réexaminer les déclarations faites au paragraphe 7.628 du rapport intérimaire, quatrième et cinquième phrases. À cette fin, elles présentent un autre texte

[1545] CE, DCE, paragraphes 233 à 235 (note de bas de page omise, non souligné dans l'original).

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

qu'elles considèrent comme pouvant être utilisé pour remplacer le texte qui, selon elles, présente leurs arguments d'une manière erronée ou en donne une mauvaise interprétation.[1546]

6.112 Les États-Unis demandent que le Groupe spécial rejette les changements demandés par les Communautés européennes. Ils font valoir que dans la mesure où le rapport intérimaire ne décrit pas l'argument des Communautés européennes dans les termes que ces dernières préféreraient, les Communautés européennes ne peuvent s'en prendre qu'au fait qu'elles-mêmes n'ont pas présenté un argument unique et cohérent concernant la subordination aux exportations. Selon les États-Unis, le rapport intérimaire rend fidèlement compte du texte réel des communications des Communautés européennes, souvent en reproduisant et en citant les communications en question. De plus, les États-Unis observent que les demandes des Communautés européennes visant à ce que le texte décrivant l'interprétation que donne le Groupe spécial de leur argument dans plusieurs des passages pertinents soit remplacé par le libellé textuel de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC sont tautologiques.[1547]

6.113 Dans le rapport intérimaire, nous avons exposé et évalué deux descriptions de l'interprétation par les Communautés européennes de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC. L'une est la propre description du Groupe spécial, dont les Communautés européennes demandent maintenant la révision (paragraphes 7.625 à 7.628 du rapport intérimaire). L'autre est la description avancée par les États-Unis (paragraphes 7.632 et 7.633 du rapport intérimaire). Après avoir minutieusement examiné et réexaminé les arguments des Communautés européennes ayant trait à l'interprétation de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, nous rejetons les demandes des Communautés européennes visant à ce que la description de leurs arguments soit modifiée de la manière demandée.

6.114 Il y a principalement deux raisons à notre décision. Premièrement, sous réserve de certains ajustements effectués à des fins de clarification, le libellé utilisé dans le rapport intérimaire pour décrire les communications des Communautés européennes rend compte avec exactitude de l'essentiel de leurs arguments concernant le sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, tels que présentés dans leurs communications. Deuxièmement, l'autre texte que les Communautés européennes proposent dans leur demande de réexamen intérimaire ne donne pour l'essentiel aucune indication additionnelle sur leur interprétation de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4, et, en tout état de cause, modifierait le sens des passages pertinents du rapport d'une façon qui, selon nous, ne rendrait pas compte de notre interprétation avec exactitude.

6.115 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes ont fait valoir que l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4 énonçaient trois "prescriptions" – "la condition requise: les résultats à l'exportation effectifs ou prévus, l'exportation ou les recettes d'exportation effectives ou prévues; la conséquence requise: l'octroi d'une subvention, et le rapport de subordination (ou la subordination) requis entre la condition et la conséquence".[1548] Dans leur première déclaration orale non confidentielle, les Communautés européennes ont fait valoir que les États-Unis "n'avaient pas démontré que l'une quelconque des prescriptions énoncées à l'article 3.1 a) et dans la note de bas de page 4 de l'Accord SMC avait été remplie: ils n'avaient pas démontré l'existence d'une condition de résultats à l'exportation; ni le fait que l'octroi d'une subvention était la conséquence du respect de cette condition; ni la subordination requise".[1549] De même, dans leur réponse à la question n° 79 du Groupe spécial, les Communautés européennes ont rappelé que "conformément à la jurisprudence, elles établissaient une distinction entre trois éléments de la prohibition des subventions à l'exportation:

[1546] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 9 à 11.
[1547] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 38 à 52.
[1548] CE, PCE, paragraphe 567. Les CE ont expliqué les trois "prescriptions" aux paragraphes 570 à 582. CE, PDONC, paragraphe 73.
[1549] CE, PDONC, paragraphe 68.

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

la condition requise (les résultats à l'exportation, ou l'exportation ou les recettes d'exportation); la conséquence requise (l'octroi d'une subvention); et le rapport requis entre les deux premiers éléments (la subordination requise)" et le fait que "{p}our évaluer les allégations des États-Unis et apprécier pleinement les arguments formulés par les Communautés européennes dans leur première communication écrite (et finalement aussi dans leur réfutation), il était essentiel de garder constamment à l'esprit les distinctions entre ces trois éléments".[1550]

6.116 Cette présentation du cadre juridique de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 est une présentation qui ne figure pas dans les procédures de règlement des différends antérieurs de l'OMC traitant des subventions à l'exportation prohibées. À notre avis, il s'agit là d'une interprétation nouvelle des éléments de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 et, pour cette raison, nous refusons les modifications du paragraphe 7.625 du rapport intérimaire demandées par les Communautés européennes. Cela étant, nous avons apporté certaines modifications à ce paragraphe (qui est maintenant le paragraphe 7.630) pour exposer plus précisément les arguments des Communautés européennes.

6.117 Les Communautés européennes s'inquiètent également de certaines déclarations figurant aux paragraphes 7.627 et 7.628 du rapport intérimaire qui, selon elles, indiquent qu'elles font valoir que "l'on peut démontrer l'existence d'une subvention subordonnée en fait aux résultats à l'exportation *uniquement* en fournissant un document en vertu duquel un bénéficiaire est légalement tenu de satisfaire à une obligation de résultat qui ne peut pas être remplie sans exportations". Les Communautés européennes soutiennent qu'elles n'ont jamais formulé cet argument.[1551]

6.118 Le paragraphe 7.627 du rapport intérimaire dit que "selon les Communautés européennes, il y a subordination en fait aux résultats à l'exportation prévus lorsque la mesure accordant une subvention oblige légalement le bénéficiaire à remplir une condition de résultats qui ne peut pas être réalisée sans exportations, que ces exportations (ou ces résultats) aient effectivement lieu ou pas". Au paragraphe 7.628, nous avons conclu que "nous ne voy{i}ons rien dans le sens ordinaire du mot "subordonné" qui étay{ait} le point de vue selon lequel le lien requis entre la prévision de résultats à l'exportation et l'octroi de la subvention {pouvait} uniquement être établi en prouvant l'existence d'une obligation légale d'obtenir ces résultats prévus". Ainsi, dans le rapport intérimaire, nous n'avons pas indiqué que les Communautés européennes avaient fait valoir qu'il était nécessaire de *fournir un document* en vertu duquel un bénéficiaire était légalement tenu de satisfaire à une obligation de résultat qui ne pouvait pas être remplie sans exportations pour établir que l'octroi d'une subvention était, en fait, subordonné aux résultats à l'exportation. Par contre, les paragraphes pertinents portaient principalement sur notre interprétation des circonstances qui, selon les Communautés européennes, montreraient que l'octroi d'une subvention était subordonné, en fait, aux résultats à l'exportation prévus. Ils ne visaient pas le *type d'élément de preuve* qui pouvait être utilisé pour démontrer l'existence de ces circonstances.

6.119 À ce sujet, nous notons que, dans leur deuxième déclaration orale non confidentielle, les Communautés européennes ont présenté ce qu'elles ont décrit comme étant "une nouvelle formulation succincte et simple de la façon dont elles percevaient la conception et l'architecture globales de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4", en particulier aux paragraphes 116 à 122. Elles ont exprimé l'"espoir que le Groupe spécial se servirait de cette déclaration comme point de référence pour le guider dans ses futures délibérations".[1552] Elles se sont inspirées de la teneur de la déclaration orale susmentionnée pour répondre à la question n° 175 du Groupe spécial. Le paragraphe 7.626 du rapport intérimaire cite des passages des deux communications qui sont pertinents pour comprendre

[1550] CE, réponse à la question n° 79 du Groupe spécial.
[1551] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 10 et 11.
[1552] CE, DDONC, paragraphe 115.

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

l'interprétation par les Communautés européennes de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC.

6.120 Pour apprécier pleinement la "nouvelle formulation" par les Communautés européennes de leur interprétation de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4, il est important de comprendre le sens qu'elles donnent à l'expression exportations "effectives ou prévues". Les Communautés européennes ont exposé en détail leur point de vue concernant le sens de cette expression dans leur deuxième communication écrite, en particulier aux paragraphes 233, 235, 237 et 238, et 244 et 245. D'après cet exposé, il est clair pour nous que les Communautés européennes sont d'avis qu'une exportation "prévue" n'est pas une exportation qui est "prévue" en ce sens qu'elle est attendue par l'autorité qui accorde la subvention au moment de l'octroi de la subvention. Par contre, selon les Communautés européennes, une exportation "prévue" est une exportation qui n'a pas encore eu lieu mais qui aura lieu dans le futur.

6.121 Nous trouvons qu'il est difficile de comprendre comment il sera jamais possible de montrer, au moment de l'octroi d'une subvention, qu'une exportation qui n'a pas encore eu lieu aura lieu, si ce n'est en démontrant l'existence d'une obligation d'exporter au même moment ou d'une prescription en la matière. Cela nous conduit à conclure que les Communautés européennes doivent faire valoir qu'il est possible de démontrer l'octroi d'une subvention qui est subordonnée aux résultats à l'exportation *prévus uniquement* en montrant que la subvention a été accordée au titre d'une mesure obligeant le bénéficiaire à remplir une condition de résultats qui ne peut pas être réalisée sans exportations, que ces exportations (ou ces résultats) aient effectivement lieu ou pas. Bien que rejetant cette description de leurs arguments dans le rapport intérimaire, le texte que les Communautés européennes proposent pour remplacer la description de leurs arguments qui figure dans le rapport intérimaire offre peu de précisions, voire aucune, sur la façon dont leur point de vue diffère de la description donnée dans le rapport intérimaire.[1553] En outre, nous observons que dans leurs propres communications les Communautés européennes ont dit ce qui suit:

> "En faisant valoir que la condition requise est la "prévision des" exportations – que les exportations "prévues" aient "effectivement" (selon l'interprétation de ce terme par les États-Unis) lieu ou non – les États-Unis font valoir que l'obligation de subordination qui est l'élément central de la disposition peut être remplacée par une simple prise en considération – à savoir la prise en considération par le Membre qui accorde la subvention du fait que des exportations *pourraient* avoir lieu dans le futur, au lieu de l'imposition par ce Membre d'une obligation pour le bénéficiaire d'exporter pour obtenir la subvention."[1554]
>
> "... les CE disent … que la mesure promulguant l'octroi initial doit prévoir que l'octroi de la subvention est subordonné à l'exportation et que la mesure doit aussi prévoir que c'est uniquement l'exportation (que ce soit dans le passé ou dans le futur) qui

[1553] Par exemple, les CE ont demandé que nous remplacions la phrase "En d'autres termes, selon les CE, il y a subordination *en fait* aux résultats à l'exportation *prévus* lorsque la mesure accordant une subvention *oblige légalement* le bénéficiaire à remplir une condition de résultats qui ne peut pas être réalisée sans exportations, que ces exportations (ou ces résultats) aient effectivement lieu ou pas" figurant au paragraphe 7.627 par "En d'autres termes, selon les CE, il y a subordination *en fait* aux résultats à l'exportation *prévus* lorsque ***les faits démontrent l'existence d'une*** mesure accordant une subvention ***subordonnée aux résultats à l'exportation***". Les CE ont demandé des modifications similaires ailleurs dans ce paragraphe et ont demandé au Groupe spécial de les prendre en compte au paragraphe 7.628, où nous avons évalué leur argument. Toutefois, le simple fait de remplacer la description de leur argument par un texte qui reprend essentiellement le libellé de l'article 3.1 a) ne clarifie guère ce que signifie la disposition selon l'interprétation des CE.

[1554] CE, DCE, paragraphe 245 (non souligné dans l'original).

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

> complète l'octroi et déclenche le droit de recevoir ou de conserver les fonds sans condition."[1555]
>
> "Pour obtenir gain de cause, les États-Unis devaient citer une disposition de la mesure disant que si la condition mentionnée à l'article 3.1 a) (les résultats à l'exportation) était remplie, il en découlait alors la conséquence juridique mentionnée à l'article 3.1 a) (l'octroi de la subvention)."[1556]
>
> "Les États-Unis "n'ont pas démontré que l'une quelconque des prescriptions énoncées à l'article 3.1 a) et dans la note de bas de page 4 de l'Accord SMC avait été remplie: ils n'ont pas démontré l'existence d'une condition de résultats à l'exportation; ni le fait que l'octroi d'une subvention était la conséquence du respect de cette condition; ni la subordination requise"."[1557]

6.122 Après avoir attentivement examiné les arguments initiaux des Communautés européennes dans ce contexte et considérant l'ensemble de leurs arguments concernant le sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC et, en particulier, leur interprétation des résultats à l'exportation "prévus", nous pouvons uniquement interpréter leur argument juridique comme exprimant le point de vue selon lequel une subvention sera subordonnée aux résultats à l'exportation prévus **seulement** lorsque la mesure accordant une subvention oblige le bénéficiaire à remplir une condition de résultats qui ne peut pas être réalisée sans exportations, que ces exportations ou ces résultats aient effectivement lieu ou pas. Nous pensons donc que nous avons correctement interprété et décrit avec exactitude les arguments formulés par les Communautés européennes à ce sujet.

6.123 Pour toutes les raisons susmentionnées, nous rejetons la demande des Communautés européennes visant à ce que des changements soient apportés aux paragraphes 7.626 à 7.628 du rapport intérimaire. Toutefois, compte tenu de notre réexamen de leurs arguments, nous avons modifié les paragraphes 7.625 à 7.631 (qui sont maintenant les paragraphes 7.630 à 7.637) pour exposer plus clairement notre interprétation des arguments des Communautés européennes.

3. Paragraphe 7.633

6.124 Les Communautés européennes font valoir que la dernière phrase du paragraphe 7.633 du rapport intérimaire et, par voie de conséquence, le paragraphe 7.636 du rapport intérimaire ne constituent pas une description appropriée de leurs arguments. En particulier, elles affirment qu'elles "ont à maintes reprises dit qu'une mesure prévoyant une subvention subordonnée aux exportations était incompatible avec les règles de l'OMC, que des exportations aient lieu ou non, comme le Groupe spécial lui-même le note au paragraphe 7.626 du rapport intérimaire".[1558]

6.125 Les États-Unis notent que les paragraphes 7.633 et 7.636 du rapport intérimaire rendent compte avec exactitude de l'interprétation qu'ils donnent des arguments des Communautés européennes. Par conséquent, ils font valoir qu'il n'y a aucune raison de modifier les paragraphes en question et demandent au Groupe spécial de rejeter la demande des Communautés européennes.[1559]

[1555] CE, DCE, paragraphe 122 (non souligné dans l'original).
[1556] CE, PCE, paragraphe 591 (non souligné dans l'original).
[1557] CE, PDONC, paragraphe 68 (non souligné dans l'original).
[1558] CE, demande de réexamen intérimaire, page 11.
[1559] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 53.

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

6.126 Comme nous l'avons dit plus haut[1560], la description des arguments des Communautés européennes relatifs au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC exposée et évaluée aux paragraphes 7.633 à 7.636 du rapport intérimaire était celle avancée par les États-Unis. C'est explicitement dit dans les passages pertinents. Pour éviter toute confusion, nous avons apporté certaines modifications aux paragraphes 7.633 et 7.636 (qui sont maintenant les paragraphes 7.639 et 7.642) pour répéter ce fait.

4. Paragraphe 7.645, deuxième alinéa, et paragraphe 7.655, septième alinéa

6.127 Les Communautés européennes affirment que le gouvernement britannique a demandé un remboursement de l'AL/FEM pour l'A380 sur **[***]** livraisons, et non sur les **[***]** livraisons mentionnées au paragraphe 7.645 du rapport intérimaire, deuxième alinéa, et au paragraphe 7.655 du rapport intérimaire, septième alinéa. Les Communautés européennes demandent que ces passages soient corrigés en conséquence.[1561]

6.128 Les États-Unis ne s'opposent pas à la demande des Communautés européennes et proposent un libellé spécifique dont ils considèrent qu'il peut donner suite à la demande des Communautés européennes.[1562]

6.129 Nous avons minutieusement examiné les faits et avons révisé le deuxième alinéa du paragraphe 7.645 et le septième alinéa du paragraphe 7.655 (ces paragraphes étant maintenant les paragraphes 7.651 et 7.661) pour rendre plus clairement compte des faits.

5. Paragraphe 7.655, quatrième alinéa, points h) et i)

6.130 Les Communautés européennes demandent qu'un texte additionnel soit inséré dans le paragraphe 7.655 du rapport intérimaire, quatrième alinéa, points h) et i), pour faire en sorte que leur réponse aux allégations des États-Unis concernant les éléments de preuve indiqués dans les passages en question soit consignée dans le rapport.[1563]

6.131 Les États-Unis observent que les demandes des Communautés européennes visent à ce qu'il soit rendu compte aux points h) et i) du paragraphe 7.655 du rapport intérimaire d'arguments qui ne correspondent pas, ou pas entièrement, aux questions qui y sont discutées. En conséquence, ils demandent que, au cas où le Groupe spécial apporterait une modification quelconque aux passages en question du rapport intérimaire, cette modification fasse apparaître la portée limitée des questions indiquées dans ces passages.[1564]

6.132 Nous avons examiné les arguments des Communautés européennes et estimons qu'une grande partie du libellé dont elles demandent l'insertion dans les passages pertinents ne constitue pas une réponse *spécifique* aux éléments de preuve précis indiqués par les États-Unis, mais une réponse générale au recours des États-Unis à ces éléments de preuve et à d'autres éléments de preuve "additionnels" dans l'ensemble. Par conséquent, les passages que les Communautés européennes demandent de modifier ne sont pas concernés. Cependant, nous avons inclus leurs arguments dans le paragraphe 7.655 (qui est maintenant le paragraphe 7.661) pour faire en sorte qu'ils soient consignés dans le rapport et avons en outre modifié le paragraphe 7.655 (qui est maintenant le paragraphe 7.661), quatrième alinéa, point i), afin de rendre compte de ce qui constitue, d'après ce que

[1560] Voir le paragraphe 6.113 ci-dessus.
[1561] CE, demande de réexamen intérimaire, page 11.
[1562] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 54.
[1563] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 11 et 12.
[1564] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 55 et 56.

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

nous croyons comprendre, la réponse spécifique des Communautés européennes aux éléments de preuve qui y sont indiqués.

6. Paragraphes 7.674 à 7.682

6.133 Les États-Unis demandent que, "pour que le rapport soit complet", une note de bas de page soit ajoutée à la fin du paragraphe 7.673 du rapport intérimaire pour indiquer le refus allégué des Communautés européennes de communiquer les demandes d'AL/FEM pour l'A380 en France, en Espagne et au Royaume-Uni et les évaluations des projets réalisées par l'Allemagne et l'Espagne pour l'A380, ainsi que l'absence de toute explication visant le refus allégué des Communautés européennes. Les États-Unis déclarent ne pas comprendre pourquoi les Communautés européennes contestent le fait qu'elles n'ont pas fourni ces documents.[1565]

6.134 Les Communautés européennes soutiennent qu'il est inexact de dire qu'elles "ont refusé de fournir" les demandes d'AL/FEM pour l'A380 en France, en Espagne et au Royaume-Uni car ces documents n'ont jamais été demandés ni par les États-Unis (dans le cadre du processus prévu à l'Annexe V) ni par le Groupe spécial. En conséquence, elles demandent au Groupe spécial non seulement de rejeter la demande des États-Unis, mais aussi de réviser les notes de bas de page 2745, 2760, 2816 et 2908, et le paragraphe 7.677 du rapport intérimaire, dans lesquels figure l'affirmation des États-Unis selon laquelle les Communautés européennes "ont refusé de fournir" une demande d'AL/FEM particulière, accompagnée d'un texte qui, selon eux, donnerait un compte rendu plus équilibré. S'agissant des observations des États-Unis ayant trait aux "évaluations critiques des projets", les Communautés européennes expliquent que l'Allemagne et l'Espagne **[***]**. Elles rappellent que dans leur réponse à la question n° 13 f) posée par le facilitateur au cours du processus prévu à l'Annexe V, elles ont expliqué qu'elles avaient fourni toutes les copies des "évaluations critiques des projets disponibles". Ainsi, elles demandent au Groupe spécial de rejeter la demande des États-Unis car elles estiment qu'il est inexact d'affirmer i) qu'elles "n'ont pas fourni" les documents relatifs aux "évaluations critiques des projets" réalisées par l'Allemagne et l'Espagne pour l'A380, alors que de tels documents n'étaient pas disponibles; et ii) qu'elles "n'ont offert aucune explication" pour le fait de ne pas avoir fourni ces documents, étant donné qu'elles ont indiqué dans leur réponse à la question n° 13 f) du facilitateur qu'elles avaient fourni toutes les copies "disponibles".[1566]

6.135 Dans aucune des questions posées au cours du processus prévu à l'Annexe V, il n'a *spécifiquement* été demandé aux Communautés européennes de fournir des copies des demandes d'AL/FEM pertinentes. Bien que l'on puisse faire valoir que les demandes d'AL/FEM pertinentes concernant l'A380 entraient dans le cadre des renseignements demandés au titre des questions plus générales posées par le facilitateur[1567], à notre avis, ces questions étaient d'une portée trop large pour permettre de conclure que les Communautés européennes auraient dû se rendre compte que les États-Unis leur demandaient de fournir des copies des demandes d'AL/FEM pour l'A380. Il en est particulièrement ainsi lorsque lesdites questions sont examinées dans le contexte des nombreuses questions spécifiques posées par les États-Unis pour des documents particuliers. Compte tenu de ces éléments, l'allégation des États-Unis selon laquelle les Communautés européennes n'ont pas fourni la demande d'AL/FEM concernant le contrat allemand pour l'A380, consignée dans les notes de bas de page 2745, 2760 et 2816, et au paragraphe 7.677 du rapport intérimaire, n'est pas entièrement exacte. Bien que les passages en question du rapport intérimaire n'expriment aucun point de vue du Groupe

[1565] États-Unis, demande de réexamen, paragraphe 19.
[1566] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, pages 7 à 9.
[1567] Par exemple, la question n° 23 est ainsi libellée: "Veuillez fournir des renseignements et des documents qui se rapportent au soutien accordé par les États membres à Airbus pour le développement et/ou la production de l'A380, y compris, mais sans que cela y soit limité: a) ... b)". CE, réponses aux questions posées par le facilitateur au titre de l'Annexe V, pièce US-5 (RCC).

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

spécial quant à question de savoir si les États-Unis ont raison, les laisser tels quels pourrait donner l'impression que le Groupe spécial est du même avis que les États-Unis. Par conséquent, nous avons apporté plusieurs changements aux notes de bas de page 2745, 2760 et 2816, et au paragraphe 7.677 (qui sont maintenant les notes de bas de page 3087, 3103 et 3163, et le paragraphe 7.683) pour préciser ce point.

6.136 Par ailleurs, les Communautés européennes **ont été** spécifiquement invitées par le facilitateur à fournir des copies de "toutes les "évaluations critiques des projets"", dans la question n° 13 f).[1568] Les Communautés européennes notent qu'en répondant à cette question, elles ont explicitement dit qu'elles avaient fourni "une copie des évaluations critiques des projets disponibles", qui comprenaient les "évaluations critiques des projets" réalisées par les pouvoirs publics français et britanniques pour l'A380. Toutefois, elles n'ont pas expliqué, comme elles l'ont soutenu dans leurs observations concernant la demande de réexamen intérimaire des États-Unis, que la raison pour laquelle aucune "évaluation critique des projets" effectuée par l'Allemagne et l'Espagne n'a été fournie était que ces gouvernements appliquaient une approche "continue" à l'égard de l'évaluation critique des projets. Si les Communautés européennes l'avaient expliqué dans leur réponse à la question n° 13 f), les États-Unis auraient au moins su que les "évaluations critiques des projets" réalisées par l'Allemagne et l'Espagne étaient consignées dans divers documents. Les États-Unis auraient pu par la suite demander au Groupe spécial de demander aux Communautés européennes de présenter ces documents au cours de la procédure du Groupe spécial. Compte tenu de ce qui précède, nous avons modifié les notes de bas de page 2901 et 2904 (maintenant les notes de bas de page 3248 et 3251) pour rendre compte des préoccupations des États-Unis.

7. Paragraphe 7.677

6.137 Les États-Unis font valoir que la conclusion formulée par le Groupe spécial au paragraphe 7.677 du rapport intérimaire selon laquelle la conclusion du contrat d'AL/FEM du Royaume-Uni pour l'A380 a été conditionnée ou motivée, au moins en partie, par les prévisions des pouvoirs publics britanniques en matière d'exportations ne rend compte d'aucun examen de l'évaluation du projet réalisée par le Royaume-Uni pour l'A380 ou des observations RCES fournies par les États-Unis. Les États-Unis demandent que le paragraphe 7.677 du rapport intérimaire soit modifié pour rendre compte de l'examen de cet élément de preuve.[1569]

6.138 Les Communautés européennes observent qu'il était affirmé dans les observations RCES auxquelles les États-Unis se réfèrent pour étayer leur demande que l'évaluation critique du projet réalisée par le Royaume-Uni pour l'A380 établissait que les pouvoirs publics britanniques *avaient prévu* des exportations ou des recettes d'exportation. Elles estiment que les États-Unis ne présentent aucun élément justifiant que le Groupe spécial prenne ces observations en compte aux fins de la conclusion formulée au paragraphe 7.677 du rapport intérimaire et demandent par conséquent au Groupe spécial de rejeter la modification demandée par les États-Unis.[1570]

6.139 Dans l'Appendice RCES de leur première communication écrite, les États-Unis ont soulevé la question de l'évaluation critique du projet réalisée par le Royaume-Uni pour l'A380 pour étayer deux de leurs affirmations, à savoir: i) que les pouvoirs publics britanniques avaient prévu des

[1568] La question n° 13 f) est ainsi libellée: "Veuillez fournir des renseignements et des documents qui se rapportent à la mise en œuvre et à l'utilisation de l'aide au lancement par Airbus, ventilés par entité Airbus, États membres liés à Airbus, modèle d'Airbus, y compris, mais sans que cela y soit limité: ... f) toutes les évaluations de risques effectuées en ce qui concerne le soutien des pouvoirs publics en question, y compris toutes les "évaluations critiques des projets"." CE, réponses aux questions posées par le facilitateur au titre de l'Annexe V, pièce US-5 (RCC).

[1569] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 20.

[1570] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 9.

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

exportations; et ii) que les pouvoirs publics britanniques avaient contractuellement "lié" le remboursement de l'AL/FEM à la réalisation par Airbus d'un certain nombre de ventes qui ont nécessairement donné lieu à des exportations. Le recours des États-Unis à l'évaluation critique du projet réalisée par le Royaume-Uni à cet égard est déjà noté et examiné au paragraphe 7.645 (note de bas de page 2741) (exportations prévues), dans la note de bas de page 2813 et au paragraphe 7.672 (note de bas de page 2897) (subordination aux exportations) du rapport intérimaire. Le paragraphe 7.677 du rapport intérimaire évalue les éléments de preuve et arguments avancés par les États-Unis qui étaient "additionnels" par rapport à ceux déjà énoncés et abordés dans les paragraphes précédents du rapport intérimaire en ce qui concerne la question de la subordination aux exportations. Nous estimons donc que les changements demandés par les États-Unis ne sont pas nécessaires et sont redondants, et nous nous abstenons de les apporter.

8. Paragraphe 7.679

6.140 Les États-Unis observent que la première phrase du paragraphe 7.679 du rapport intérimaire indique à tort que "{l}e seul autre élément de preuve spécifique invoqué par les États-Unis est la déclaration qui aurait été faite par le Premier Ministre français, M. Lionel Jospin, en mars 2000 ...". Ils estiment que cette déclaration ne rend compte d'aucun examen de l'évaluation du projet réalisée par la France pour l'A380 ou des observations RCES connexes présentées par les États-Unis dans leur première communication écrite. Les États-Unis demandent que le paragraphe 7.679 du rapport intérimaire soit modifié pour rendre compte de l'examen de ces éléments de preuve.[1571]

6.141 Les Communautés européennes soutiennent qu'il était affirmé dans les observations RCES auxquelles les États-Unis se réfèrent pour étayer leur demande que l'évaluation critique du projet réalisée par la France pour l'A380 avait établi que les pouvoirs publics français *avaient prévu* des exportations ou des recettes d'exportation. Les Communautés européennes notent que ces observations ont déjà été prises en compte par le Groupe spécial aux paragraphes 7.645 et 7.646 du rapport intérimaire. Elles demandent donc au Groupe spécial de rejeter la modification demandée par les États-Unis.[1572]

6.142 Les États-Unis se fondent sur l'évaluation critique du projet réalisée par les pouvoirs publics français pour l'A380 essentiellement de la même façon qu'ils se fondent sur l'évaluation critique du projet réalisée par les pouvoirs publics britanniques pour l'A380, pour étayer deux de leurs affirmations, à savoir: i) que les pouvoirs publics français avaient prévu des exportations; et ii) que les pouvoirs publics français avaient contractuellement "lié" le remboursement de l'AL/FEM à la réalisation par Airbus d'un certain nombre de ventes qui ont nécessairement comporté des exportations. Le rapport intérimaire note et examine le recours des États-Unis à l'évaluation critique du projet réalisée par les pouvoirs publics français pour l'A380 au paragraphe 7.645 (note de bas de page 2741) (exportations prévues) et au paragraphe 7.672 (note de bas de page 2897) (subordination aux exportations) du rapport intérimaire. De plus, les paragraphes particuliers de l'Appendice RCES dont les États-Unis demandent qu'il en soit rendu compte au paragraphe 7.679 du rapport intérimaire traitent de la question de savoir si les pouvoirs publics français avaient prévu des exportations. Toutefois, cette question n'est pas visée par le paragraphe 7.679 du rapport intérimaire. Le paragraphe 7.679 du rapport intérimaire évalue les éléments de preuve et arguments avancés par les États-Unis qui étaient "additionnels" par rapport à ceux déjà énoncés et abordés dans les paragraphes précédents du rapport intérimaire s'agissant de la question de la subordination aux exportations. Compte tenu de ces éléments, nous nous abstenons d'apporter les changements demandés par les États-Unis, comme nous l'avons fait pour leur demande visant le paragraphe 7.677 du rapport

[1571] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 21.
[1572] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 9.

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

intérimaire.[1573] Cependant, nous avons modifié le paragraphe 7.679 (qui est maintenant le paragraphe 7.685) pour préciser notre point de vue.

9. Paragraphes 7.690 à 7.710

6.143 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'évaluer les allégations de subordination en droit aux exportations présentées par les États-Unis avant leurs allégations de subordination en fait aux exportations. Selon elles, "on ne peut pas mesurer des éléments de preuve indirects en fonction d'un critère sans avoir une compréhension précise et claire de ce qu'est ce critère. En l'espèce, cette compréhension précise et claire donnerait au critère le sens d'une subordination en droit".[1574]

6.144 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont fourni aucune explication au sujet de la question de savoir quels aspects des allégations obligent le Groupe spécial à suivre l'ordre d'analyse qu'elles préfèrent. Ils rappellent que, comme les Communautés européennes l'ont reconnu tout au long de la présente procédure, le critère juridique relatif aux allégations de subordination aux exportations *de jure* et *de facto* est le même. À leur avis, il n'est pas nécessaire pour le Groupe spécial de procéder d'abord à une analyse des allégations *de jure* pour "comprendre" le critère qu'il doit appliquer aux allégations *de facto*.[1575]

6.145 La délégation des Communautés européennes présuppose que le critère juridique applicable aux allégations de subordination en fait aux exportations ne peut pas être établi sans avoir d'abord déterminé ce qu'est le critère juridique pour les allégations de subordination en droit aux exportations. Cependant, comme nous le notons dans le rapport, le critère juridique applicable aux allégations de subordination en droit et en fait aux exportations au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC est le même.[1576] La seule différence entre les deux types d'allégations est l'élément de preuve qui peut être utilisé pour les justifier. De plus, nous notons que dans d'autres procédures de règlement des différends, les groupes spéciaux confrontés à des allégations de subordination en fait aux exportations ne les ont pas évaluées en déterminant d'abord ce qu'était le critère juridique pour la subordination en droit aux exportations et ensuite en évaluant si les faits dont ils disposaient satisfaisaient à ce critère. En conséquence, étant donné que le critère juridique est le même, il serait à notre avis peu logique de le faire. Nous rejetons par conséquent la demande des Communautés européennes.

I. QUESTION DE SAVOIR SI CERTAINS PRÊTS ACCORDÉS PAR LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT À AIRBUS SONT DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES AU SENS DES ARTICLES 1ER ET 2 DE L'ACCORD SMC

1. Paragraphes 7.744, 7.747, 7.781, 7.795, 7.814, 7.854, 7.856, 7.857, 7.862 et 7.875

6.146 Les Communautés européennes font valoir que le rapport intérimaire a indûment décrit les activités de crédit de la BEI comme étant "à but non lucratif" aux paragraphes 7.744, 7.747, 7.781, 7.795, 7.814, 7.854, 7.856, 7.857, 7.862 et 7.875 du rapport intérimaire. Selon elles, tous les éléments de preuve dont dispose le Groupe spécial confirment seulement que la BEI est "une institution à but non lucratif". À leur avis, nulle part dans les éléments de preuve dont dispose le Groupe spécial il n'était mentionné que les "activités de crédit" de la banque était "de nature non lucrative". Les Communautés européennes font valoir que le rapport intérimaire confond la nature non lucrative de la

[1573] Voir le paragraphe 6.139 ci-dessus.
[1574] CE, demande de réexamen intérimaire, page 12.
[1575] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen, paragraphe 57.
[1576] Voir ci-après les paragraphes 7.696 à 7.701 (correspondant aux paragraphes 7.690 à 7.695 du rapport intérimaire).

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

BEI en tant qu'*institution* avec la nature de ses *activités de crédit*. Elles demandent donc au Groupe spécial de rectifier cette erreur d'évaluation alléguée dans les paragraphes pertinents.[1577]

6.147 Les États-Unis estiment que les demandes des Communautés européennes reposent sur une interprétation très sélective du rapport intérimaire et des éléments de preuve pertinents. Ils attirent l'attention sur divers éléments de preuve examinés par le Groupe spécial qui, font-ils valoir, montrent que les taux d'intérêt appliqués aux clients de la BEI couvrent uniquement le coût des emprunts et des activités de la BEI, mais ne procurent aucun bénéfice, et qui, lorsqu'ils sont pris ensemble, conduisent le Groupe spécial à conclure au paragraphe 7.747 du rapport intérimaire que les prêts de la BEI ont un caractère non commercial.[1578]

6.148 Notre constatation concernant la question de savoir si les éléments de preuve ayant trait à la nature et à la fonction de la BEI (à partir du paragraphe 7.741 du rapport intérimaire) démontrent que les prêts de la BEI sont accordés à des taux d'intérêt non commerciaux figure au paragraphe 7.747 du rapport intérimaire. Dans ce paragraphe, aucune conclusion n'est tirée quant au point de savoir si les activités de crédit de la BEI sont de nature non lucrative. Par contre, il y est conclu que "... les éléments de preuve … examinés au sujet de la nature des activités de crédit de la BEI (en particulier leur nature non lucrative) corroborent indirectement le point de vue selon lequel le taux de rentabilité qu'elle obtient sur les prêts qu'elle consent aux emprunteurs (y compris ceux qui sont contestés par les États-Unis dans le présent différend) est inférieur au taux de rentabilité qui serait exigé par un créancier commercial, ce qui confère ainsi un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC". Huit des neuf paragraphes restants indiqués par les Communautés européennes font tous référence aux constatations relatives à la "nature des activités de crédit de la BEI" figurant au paragraphe 7.747 du rapport intérimaire, à savoir que les éléments de preuve dont dispose le Groupe spécial corroborent indirectement le point de vue selon lequel les prêts de la BEI sont accordés à des taux d'intérêt non commerciaux. Ainsi, contrairement au point de vue des Communautés européennes selon lequel les dix paragraphes cités se réfèrent tous aux *activités de crédit* à but non lucratif de la BEI, seul le paragraphe 7.744 du rapport intérimaire décrit explicitement les *activités de crédit* de la BEI comme étant à but non lucratif.

6.149 S'il est vrai qu'il n'y a pas d'élément de preuve qui décrive explicitement les *activités de crédit* de la BEI comme étant à but non lucratif, les éléments de preuve qui ont été présentés donnent fortement à penser que c'est le cas, à notre avis. À ce sujet, nous notons en particulier les pièces US-160 et US-151 (toutes deux mentionnées dans le rapport intérimaire). Dans les deux pièces, les déclarations faites par la BEI indiquent qu'étant une "institution à but non lucratif", elle peut transmettre les avantages de sa capacité d'emprunter des fonds sur les marchés financiers à des niveaux de cote de crédit AAA) à ses clients à des "taux intéressants". Les déclarations expliquent que les taux d'intérêt appliqués comprennent uniquement "une petite marge {au-dessus du coût de l'emprunt} pour couvrir les frais d'exploitation", à savoir "les frais administratifs et autres". Ainsi, en décrivant le niveau d'intérêt appliqué aux prêts contractés par ses clients, la BEI ne fait mention d'aucun bénéfice. Au contraire, ses déclarations indiquent que les taux d'intérêt appliqués aux clients couvrent uniquement les coûts. Cela est compatible avec l'article 19 des Statuts de la BEI, qui dispose ce qui suit:

> "Les taux d'intérêt pour les prêts à consentir par la Banque, ainsi que les commissions de garantie, doivent être adaptés aux conditions qui prévalent sur le marché des capitaux, et doivent être calculés de façon que les recettes qui en résultent permettent

[1577] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 12 et 13.
[1578] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 58 à 60.

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

> à la Banque de faire face à ses obligations, de couvrir ses frais et de constituer un fonds de réserve conformément à l'article 24."[1579]

6.150 Si les Communautés européennes contestent la description des activités de crédit de la BEI comme étant "à but non lucratif", elles n'ont, à aucun stade de la présente procédure, affirmé que la BEI incluait une marge *bénéficiaire* dans les taux d'intérêt appliqués aux prêts contractés par ses clients. Les Communautés européennes n'ont pas non plus mis en évidence tel ou tel élément de preuve versé au dossier qui pourrait corroborer une telle affirmation. Il est vrai qu'outre le fait qu'elle doit couvrir ses frais, la BEI doit, selon l'article 19 de ses Statuts, "constituer un fonds de réserve". Les Communautés européennes ont expliqué au cours de la procédure du présent différend que "{s}i les réserves de la BEI {étaient} réduites (par exemple par suite de pertes liées à des prêts et/ou de l'utilisation de fonds de réserve de la BEI pour financer une augmentation de capital), la BEI {pouvait} alors avoir besoin de relever son taux d'intérêt pour s'acquitter de ses obligations au titre de l'article 24 de ses Statuts, qui lui prescri{vait} de constituer un fonds de réserve de 10 pour cent".[1580] Ainsi, outre le fait de couvrir les frais de la BEI, les taux d'intérêt appliqués par la banque à ses prêts peuvent aussi comprendre une marge pour son fonds de réserve. Cela dit, même à supposer pour les besoins de l'argumentation que cette marge pour le fonds de réserve puisse être considérée comme assimilable à une marge bénéficiaire, il ressort clairement de la propre description des Communautés européennes qu'elle ne sera pas toujours incluse dans le taux d'intérêt appliqué par la BEI.

6.151 Compte tenu de ce qui précède, nous rejetons la demande de modification des paragraphes 7.744, 7.747, 7.781, 7.795, 7.814, 7.854, 7.856, 7.857, 7.862 et 7.875 du rapport intérimaire formulée par les Communautés européennes. Toutefois, nous avons modifié le paragraphe 7.744 (qui est maintenant le paragraphe 7.750) pour rendre compte des éléments de preuve avec plus d'exactitude.

2. Paragraphe 7.753 et note de bas de page 3041

6.152 Les Communautés européennes demandent que soit supprimée la dernière phrase de la note de bas de page 3041 du rapport intérimaire, dans laquelle elles soutiennent que le Groupe spécial "a imaginé" que les fonds utilisés pour financer le prêt accordé à EADS en 2002 ont bien pu provenir du marché des obligations en eurodollars.[1581]

6.153 Les États-Unis considèrent que la déclaration en cause témoigne d'un exercice approprié du pouvoir discrétionnaire du Groupe spécial lorsqu'il évalue les éléments de preuve et ne devrait donc pas être supprimée comme les CE le demandent. Néanmoins, les États-Unis suggèrent que la note de bas de page 3041 du rapport intérimaire pourrait être modifiée pour expliquer que la déclaration figurant dans la dernière phrase, bien que non fondée sur des éléments de preuve ayant spécifiquement trait à la question soulevée, est une inférence appropriée à tirer des éléments de preuve dont dispose le Groupe spécial.[1582]

6.154 Au paragraphe 7.753 du rapport intérimaire, nous avons examiné la pertinence de l'indice des obligations en eurodollars utilisé par les États-Unis pour établir le taux d'intérêt du marché servant de repère pour le prêt accordé à EADS en 2002. La note de bas de page 3041 du rapport intérimaire rend compte d'un aspect de notre réflexion concernant cette question et nous nous abstenons donc d'apporter le changement demandé.

[1579] Pièce EC-157.
[1580] CE, réponse à la question n° 179 du Groupe spécial.
[1581] CE, demande de réexamen intérimaire, page 13.
[1582] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 61 à 65.

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

3. Paragraphes 7.760 et 7.779

6.155 Les Communautés européennes demandent que les références aux obligations et coûts "spécifiques au projet" figurant aux paragraphes 7.760 et 7.779 du rapport intérimaire soient supprimées. Selon elles, leurs communications relatives aux obligations et coûts examinés dans les paragraphes susmentionnés utilisaient l'expression "liés au projet". De plus, les Communautés européennes font valoir que le terme "spécifique" a un sens distinct dans le contexte de l'Accord SMC, suite à quoi le terme utilisé dans le rapport intérimaire pourrait être mal interprété.[1583]

6.156 Les États-Unis estiment que le changement de terminologie demandé par les Communautés européennes ne rendrait pas compte avec exactitude de la nature de ces obligations et coûts et n'est donc pas justifié. En conséquence, ils demandent au Groupe spécial de rejeter les changements proposés.[1584]

6.157 Nous reconnaissons que globalement les Communautés européennes n'ont pas utilisé l'expression "spécifiques au projet", mais plutôt l'expression "liés au projet" dans leurs communications lorsqu'elles décrivent les coûts "additionnels" dont elles font valoir qu'ils sont engagés en rapport avec le financement de la BEI. Pour autant, en répondant à la question n° 176 du Groupe spécial, les Communautés européennes ont expliqué que les coûts liés au financement de la BEI étaient additionnels par rapport à ceux engagés avec les instruments de financement obligataires du fait que ces derniers "avaient été créés pour servir les "fins générales des entreprises" et n'étaient pas spécifiques au projet". Ainsi bien que les Communautés européennes aient généralement décrit les coûts en cause comme étant "liés au projet", lorsqu'elles les comparent aux coûts liés aux instruments obligataires utilisés par les États-Unis pour établir le taux d'intérêt servant de repère proposé, elles les ont également indirectement décrits comme étant des coûts "spécifiques au projet". Compte tenu de ce qui précède, nous avons remplacé l'expression "spécifiques au projet" par l'expression "liés au projet" aux paragraphes 7.760 et 7.779 (qui sont maintenant les paragraphes 7.766 et 7.785), sauf lorsque la première expression est utilisée dans le contexte de l'explication de l'argument des Communautés européennes relatif aux coûts liés au financement obligataire.

4. Paragraphes 7.783, 7.791 et 7.793

6.158 Les Communautés européennes ne souscrivent pas à la conclusion formulée au paragraphe 7.791 du rapport intérimaire selon laquelle l'*un* des buts d'une commission d'engagement est d'offrir une compensation au créancier pour le risque de détérioration de la cote de crédit de l'emprunteur entre le moment où cette cote de crédit est utilisée pour fixer le taux d'intérêt contractuel et le versement des fonds à l'emprunteur. Selon les Communautés européennes, les éléments de preuve dont dispose le Groupe spécial, et la position des Communautés européennes, ont uniquement confirmé qu'une commission d'engagement était demandée en échange de l'immobilisation des capitaux du prêteur et afin d'offrir une compensation au prêteur pour s'être engagé à consentir un prêt. Ainsi, les Communautés européennes affirment qu'il n'y a pas de rapport entre la commission d'engagement et l'évolution de la solvabilité de l'emprunteur. À leur avis, une commission d'engagement a un rapport avec la pénurie de liquidités du prêteur, pas avec la solvabilité de l'emprunteur.[1585]

6.159 Les États-Unis observent que la demande des Communautés européennes est dénuée de fondement. Ils soulignent que tant le rapport NERA concernant la BEI que Brealey et Myers

[1583] CE, demande de réexamen intérimaire, page 13.
[1584] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 66 à 68.
[1585] CE, demande de réexamen intérimaire, page 13.

confirment le point de vue selon lequel les commissions d'engagement ont pour objet d'offrir une compensation aux prêteurs pour avoir accepté, au moment de la conclusion d'un contrat de prêt, de fournir un financement à une date ultérieure à des conditions de taux d'intérêt tenant compte, entre autres choses, de la solvabilité de l'emprunteur au moment où le contrat de prêt a été conclu. Les États-Unis suggèrent donc qu'au cas où le Groupe spécial déciderait d'apporter des changements aux paragraphes pertinents, il devrait uniquement supprimer la mention du fait que les Communautés européennes souscrivent à cette idée.[1586]

6.160 Au cours de la procédure du présent différend, lorsqu'il leur a été demandé de préciser leur point de vue concernant le sens de l'expression "commission d'engagement", les Communautés européennes ont trouvé des éléments justificatifs dans le même passage du texte de Brealey et Myers que celui utilisé par les États-Unis.[1587] Ce passage, qui éclaire également notre propre interprétation, explique qu'une commission d'engagement est un coût supplémentaire appliqué par les banques en échange duquel un emprunteur:

> "bénéficie d'une option précieuse: il a un accès garanti aux fonds de la banque selon une marge fixe au-dessus du niveau général des taux d'intérêt. Cela équivaut à une option de vente car la société peut vendre sa dette à la banque à des conditions fixes même si sa propre solvabilité se détériore ou si le coût du crédit augmente". (non souligné dans l'original)

Selon notre interprétation, ce passage laisse penser qu'une commission d'engagement n'est pas seulement liée au risque associé à la "pénurie de liquidités" ("coût du crédit") d'un prêteur, comme les Communautés européennes le font valoir maintenant, mais aussi à la solvabilité de l'emprunteur. De plus, en expliquant qu'une commission d'engagement était un coût "lié aux prêts commerciaux garantissant aux entités emprunteuses un accès immédiat aux fonds d'une banque de prêt "selon une marge fixe au-dessus du niveau général des taux d'intérêt"", les Communautés européennes ont noté ce qui suit:

> "Par opposition aux types de prêts examinés par Brealey, les prêts de la BEI contestés accordés dans le cadre de contrats "à taux libre" ne garantissent pas aux entités un accès aux fonds de la BEI selon une marge fixe au-dessus du niveau général des taux d'intérêt. Cela est vrai indépendamment de la question de savoir si "la solvabilité [de l'emprunteur] se détériore ou non" ou si "le coût du crédit augmente ou non"."[1588]

6.161 Ainsi, bien que les Communautés européennes aient fait valoir que des commissions d'engagement sont habituellement appliquées aux prêts commerciaux lorsqu'une entité emprunteuse se voit offrir un "accès immédiat" à un prêt "selon une marge fixe au-dessus du niveau général des taux d'intérêt", il est loin d'être clair, d'après les arguments avancés au cours de la procédure, que les Communautés européennes n'ont pas considéré que ces commissions, du moins en partie, compensaient le risque de détérioration de la cote de crédit de l'emprunteur, *outre* le fait que le coût du crédit pour la banque peut augmenter.

6.162 Néanmoins, comme elles ont maintenant précisé leur argument à ce sujet, nous avons apporté des changements aux paragraphes 7.784, 7.791 et 7.793 (qui sont maintenant les paragraphes 7.790, 7.797 et 7.799) pour rendre compte avec exactitude de la position des Communautés européennes.

[1586] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 69 à 72.

[1587] CE, réponse à la question n° 179 du Groupe spécial.

[1588] CE, réponse à la question n° 179 du Groupe spécial (non souligné dans l'original, notes de bas de page omises).

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

Malgré ces précisions, nous avons laissé inchangée notre conclusion globale concernant la commission d'engagement.

5. Paragraphes 7.733 à 7.833

6.163 Les Communautés européennes expriment leur désaccord au sujet de l'analyse de l'avantage/des points de repère relative aux prêts de la BEI exposée aux paragraphes 7.733 à 7.883 du rapport intérimaire. Elles soutiennent que les éléments de preuve qu'elles avaient avancés ont été rejetés à tort et qu'on a accordé, d'une manière injustifiée, plus de crédibilité et d'importance aux points de repère proposés par les États-Unis.[1589] Hormis cette déclaration, les Communautés européennes n'ont mis en avant aucune erreur particulière dans le rapport intérimaire, ni demandé que des changements particuliers soient apportés au texte de l'un quelconque des paragraphes pertinents.

6.164 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observations sur cet aspect de la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes.

6.165 Étant donné que l'évaluation des éléments de preuve, y compris celle de leur crédibilité, incombe au Groupe spécial et en l'absence de tout argument justifié étayant toute demande particulière des Communautés européennes, nous considérons qu'il n'est pas nécessaire d'apporter des changements en réponse à leurs observations à ce sujet.

6. Paragraphe 7.966

6.166 Les Communautés européennes demandent que le terme "would", utilisé deux fois dans la version anglaise de la dernière phrase du paragraphe 7.966 du rapport intérimaire ("serait" et "procurerait" dans la version française), soit remplacé par le terme "may" ("peut être" et "peut procurer" dans la versions française), pour, à leur avis, assurer la compatibilité entre les analyses effectuées aux paragraphes 7.966 et 7.963 du rapport intérimaire.[1590]

6.167 Les États-Unis estiment qu'il apparaît que la demande des Communautés européennes repose sur une interprétation erronée du raisonnement du Groupe spécial. Selon eux, les analyses exposées aux paragraphes 7.966 et 7.963 du rapport intérimaire ne soulèvent pas de question de compatibilité.[1591]

6.168 Nous jugeons utile de modifier l'explication figurant au paragraphe 7.966 du rapport intérimaire pour éviter toute confusion à propos de notre point de vue. À cette fin, nous avons révisé le paragraphe 7.966 (maintenant les paragraphes 7.792 et 7.793), mais pas dans les termes proposés par les Communautés européennes.

7. Paragraphes 7.983 et 7.984 et 7.987 à 7.989

6.169 Les États-Unis estiment que le Groupe spécial pourrait faciliter un règlement positif du présent différend en formulant d'autres constatations qui complètent l'analyse de la spécificité dans l'hypothèse selon laquelle, comme les États-Unis l'ont proposé, les expressions "montants de subvention disproportionnés" et "utilisation dominante" devraient être examinées dans le cadre du programme i2i.[1592]

[1589] CE, demande de réexamen intérimaire, page 13.
[1590] CE, demande de réexamen intérimaire, page 14.
[1591] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 73 à 76.
[1592] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 22.

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

6.170 Les Communautés européennes s'opposent à la demande des États-Unis, notant que le Groupe spécial a déjà examiné et évalué de façon approfondie les arguments et les affirmations factuelles des États-Unis concernant cette question. Elles observent que sur la base de cette évaluation, le Groupe spécial conclut que l'i2i n'était pas un "programme" et ne constituait pas une base correcte pour l'analyse de la spécificité dans le contexte de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[1593]

6.171 L'affirmation des États-Unis selon laquelle l'i2i est le "programme" pertinent pour la réalisation d'une analyse de la spécificité *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC est décrite et évaluée aux paragraphes 7.971 à 7.982 du rapport intérimaire. Notre conclusion laisse planer peu de doute, pour ne pas dire aucun, sur le fait que nous avons rejeté l'affirmation des États-Unis. Ces derniers affirment que d'autres constatations contribueraient à un règlement positif du différend, mais n'ont pas expliqué en quoi ces autres constatations auraient cet effet.[1594] Compte tenu de ce qui précède, nous estimons qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer d'autres constatations à ce sujet et nous rejetons la demande des États-Unis visant à ce que nous le fassions.

8. Paragraphes 7.983, 7.987 et 7.998

6.172 Les Communautés européennes proposent l'insertion d'une nouvelle note de bas de page dans les paragraphes 7.983, 7.987 et 7.998 du rapport intérimaire pour mieux étayer les observations qui y sont formulées.[1595]

6.173 Les États-Unis estiment que le libellé proposé par les Communautés européennes n'est pas étayé par l'évaluation de la spécificité faite par le Groupe spécial au titre de l'article 2.1 c), ni par les éléments de preuve versés au dossier ou même par l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. De même, ils observent que les propres communications des Communautés européennes ne corroborent pas le libellé dont elles demandent l'ajout aux paragraphes 7.983, 7.987 et 7.998 du rapport intérimaire.[1596]

6.174 À notre avis, il n'est pas nécessaire d'ajouter le texte proposé aux paragraphes 7.983, 7.987 et 7.998 du rapport intérimaire pour renforcer les observations qui y sont faites et nous rejetons donc la demande des Communautés européennes.

9. Paragraphe 7.996

6.175 Les Communautés européennes affirment que les montants de financement indiqués au paragraphe 7.996 et dans la note de bas de page 3449 du rapport intérimaire (citant les pièces US-176 à US-181) désignent les montants de financement "signés" au sein des Communautés européennes, plutôt que les "montants de financement versés".[1597]

6.176 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve pour étayer les affirmations qu'elles avancent maintenant et notent qu'elles n'ont pas le droit d'introduire de nouveaux éléments de preuve au stade du réexamen intérimaire de la présente procédure.[1598]

[1593] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 10.

[1594] À supposer que les États-Unis se préoccupent de la capacité de l'Organe d'appel à "compléter l'analyse", au cas où il infirmerait la constatation du Groupe spécial et estimerait que l'i2i est le "programme" pertinent, il y a, à notre avis, des faits suffisants examinés aux paragraphes 7.971 à 7.982 du rapport intérimaire pour lui permettre de le faire.

[1595] CE, demande de réexamen intérimaire, page 14.

[1596] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 77 à 82.

[1597] CE, demande de réexamen intérimaire, page 14.

[1598] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 83.

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

6.177 Nous partageons le point de vue des États-Unis selon lequel la position des Communautés européennes consiste en une affirmation sans éléments de preuve à l'appui. Toutefois, sans modifier le texte du paragraphe 7.996 (qui est maintenant le paragraphe 7.1003), nous jugeons utile d'insérer une note de bas de page dans le passage pertinent pour rendre compte de l'affirmation des Communautés européennes.

J. QUESTION DE SAVOIR SI LES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS, FRANÇAIS, BRITANNIQUES ET ESPAGNOLS ONT SUBVENTIONNÉ AIRBUS EN FOURNISSANT DES INFRASTRUCTURES ET EN ACCORDANT DES DONS POUR LES INFRASTRUCTURES

1. Paragraphes 7.1012 et 7.1035

6.178 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial modifie sa description de l'argument des Communautés européennes concernant l'évaluation de l'infrastructure générale aux paragraphes 7.1012 et 7.1035 du rapport intérimaire pour rendre compte avec plus d'exactitude de leur argument, tel que présenté, se référant à ce sujet au paragraphe 340 de la deuxième communication écrite des Communautés européennes.[1599]

6.179 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observations sur la demande des Communautés européennes à cet égard.

6.180 Les changements proposés par les Communautés européennes modifieraient notre paraphrase de leur argument pour incorporer le libellé effectivement utilisé dans la deuxième communication écrite des Communautés européennes, qui est la source mentionnée dans les notes de bas de page pertinentes. Nous accédons par conséquent à la demande des Communautés européennes et avons modifié le texte pertinent aux paragraphes 7.1012 et 7.1035 (qui sont maintenant les paragraphes 7.1019 et 7.1042, respectivement).

2. Paragraphe 7.1036

6.181 Les Communautés européennes demandent en outre, compte tenu de leurs observations relatives aux paragraphes 7.1012 et 7.1035 du rapport intérimaire, que le Groupe spécial modifie le paragraphe 7.1036 du rapport intérimaire pour supprimer le membre de phrase "affirmation à laquelle il apparaît que les deux parties souscrivent".[1600]

6.182 Les États-Unis demandent que le Groupe spécial rejette la demande des Communautés européennes à cet égard, affirmant que rien dans les observations mentionnées ne justifierait une constatation selon laquelle les Communautés européennes ne souscrivent pas à l'idée qu'il n'y a pas d'infrastructure intrinsèquement "générale".[1601] Par ailleurs, les États-Unis notent que les Communautés européennes ne trouvent rien à redire à la dernière phrase de la note de bas de page 3529 du rapport intérimaire qui se rapporte au membre de phrase qu'elles contestent. Cette note de bas de page mentionne l'interprétation du Groupe spécial selon laquelle les Communautés européennes ne font pas valoir que certains types d'infrastructure sont généraux en soi et font valoir que trois facteurs devraient être pris en considération pour déterminer si l'infrastructure est "générale" et que le type d'infrastructure est seulement l'un de ces trois facteurs.

6.183 À notre avis, le simple fait que les Communautés européennes préconisent une approche en deux étapes pour déterminer si les limitations relatives à l'utilisation de l'infrastructure sont

[1599] CE, demande de réexamen intérimaire, page 15.
[1600] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 15 et 16.
[1601] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 84 à 88.

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

pertinentes pour la détermination du point de savoir si l'infrastructure est générale ne démontre pas que les Communautés européennes contestent l'affirmation selon laquelle il n'y a pas d'infrastructure intrinsèquement générale. Les Communautés européennes ne mettent en avant aucune communication ou aucun argument qu'elles ont présenté au cours de la procédure qui démontrerait leur désaccord à ce sujet. De plus, elles font valoir que le terme "infrastructure" désigne "les biens et services de base qui, dans une société, sous-tendent ses résultats économiques" et que l'"infrastructure générale" est fournie au profit du grand public, dans les cas où le bien ou le service en question est accessible au grand public, ou dans les cas où il "aid{e}" les membres du grand public, permettant ainsi de réaliser un objectif de politique publique.[1602] Les Communautés européennes font valoir que pour déterminer si l'infrastructure est "générale", il faut examiner trois facteurs:

> "i) la teneur de l'action des pouvoirs publics se rapportant aux aménagements, installations et services de base requis pour soutenir le développement social et économique; ii) son objectif de politique publique et iii) le fait qu'elle est conçue pour être utilisée par le grand public en étant accessible au public, en facilitant l'accès des membres du grand public ou en fournissant des biens communs au public".[1603]

Compte tenu de ce qui précède, il nous semble clair que les Communautés européennes n'ont pas fait valoir que la *nature* de l'infrastructure était décisive pour la question de savoir si elle était générale. En conséquence, nous maintenons notre interprétation de la position des Communautés européennes, à savoir qu'il apparaît qu'elles souscrivent à l'affirmation selon laquelle il n'y a pas d'infrastructure intrinsèquement "générale" en soi, et nous rejetons la modification demandée.

3. Paragraphe 7.1044, note de bas de page 3547

6.184 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier sa description des faits concernant l'augmentation de la hauteur des digues existantes et la construction de nouvelles digues dans la note de bas de page 3547 relative au paragraphe 7.1044 du rapport intérimaire pour rendre compte de leurs affirmations factuelles.[1604]

6.185 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observations sur cet aspect des observations des Communautés européennes.

6.186 Les Communautés européennes cherchent à inclure, dans la description par le Groupe spécial du contexte factuel du projet du Mühlenberger Loch, leurs affirmations selon lesquelles l'augmentation de la hauteur des digues existantes et la construction de nouvelles digues autour des installations existantes d'Airbus et des terrains aménagés "faisaient partie du programme fédéral et régional de protection contre les inondations pour l'ensemble de l'Elbe pendant la période 2002-2012. Le programme, qui a débuté au début des années 1990, exigeait que les autorités apportent des améliorations aux digues existantes".[1605] Pour autant, les Communautés européennes ne citent aucun élément de preuve pour étayer ces affirmations. Le paragraphe 756 de la première communication écrite des Communautés européennes, où ces affirmations sont présentées pour la première fois, cite les pièces EC-545 et EC-549, mais pas pour étayer ces affirmations de fait particulières. Quoi qu'il en soit, aucun des documents en question ne fait mention du programme fédéral et régional de protection contre les inondations ou n'établit un lien entre les travaux entrepris dans le Mühlenberger Loch et d'éventuelles améliorations requises du système de protection contre les inondations dans le secteur. En fait, les deux documents indiquent que la plupart, pour ne pas dire la totalité, des mesures de

[1602] CE, PCE, paragraphe 716.
[1603] CE, réponses aux questions n° 90, 186 et 221 du Groupe spécial; CE, PCE, paragraphe 724.
[1604] CE, demande de réexamen intérimaire, page 16.
[1605] CE, demande de réexamen intérimaire, page 16.

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

protection contre les inondations étaient nécessaires par suite du projet d'aménagement des terrains. Ainsi, si nous ne doutons pas que les travaux ont été entrepris d'une manière compatible avec la nécessité d'assurer une protection contre les inondations dans la zone et avec les normes applicables, et qu'ils ont été réalisés d'une manière compatible avec le programme général de protection contre les inondations, nous ne voyons aucune base qui justifie les conclusions proposées par les Communautés européennes et rejetons donc cet aspect de leur demande.

4. Paragraphe 7.1059

6.187 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial modifie le paragraphe 7.1059 du rapport intérimaire pour ajouter une note de bas de page décrivant le Comité d'experts en immobilier de Hambourg et, en particulier, son indépendance et son autonomie, affirmant que cela serait proportionné à la description par le Groupe spécial des experts en immobilier des États-Unis dans la note de bas de page 3560 relative au paragraphe 7.1048 du rapport intérimaire.[1606]

6.188 Les États-Unis observent qu'ils croient comprendre que le fait que le Groupe spécial n'a pas inclus les affirmations des Communautés européennes à ce sujet montre qu'elles n'étaient pas pertinentes pour l'analyse finale du Groupe spécial.[1607] Ils ne s'opposent pas spécifiquement à la demande des Communautés européennes, mais demandent que, au cas où il y accéderait, le Groupe spécial indique clairement que les affirmations en question sont des arguments des Communautés européennes, qu'elles ne concernent pas des faits non contestés, et qu'elles se réfèrent en outre aux contre-arguments des États-Unis figurant aux paragraphes 365 à 371 de leur deuxième communication écrite.

6.189 Nous accédons en partie à la demande des Communautés européennes, en ajoutant une note de bas de page au paragraphe 7.1059 (qui est maintenant le paragraphe 7.1066) pour décrire la fonction du Comité d'experts. Cela étant, nous n'avons pas inclus les affirmations des Communautés européennes ayant trait à l'indépendance et à l'autonomie du Comité d'experts, que les États-Unis ont spécifiquement contestées et au sujet desquelles nous ne formulons pas de constatations.

5. Paragraphe 7.1061

6.190 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'ajouter une phrase à la fin du paragraphe 7.1061 du rapport intérimaire pour résumer l'argument des Communautés européennes concernant des rendements possibles autres que le loyer qui justifiaient l'investissement de Hambourg dans la création de terrains.[1608]

6.191 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observations sur cet aspect de la demande des Communautés européennes.

6.192 Nous avons ajouté une phrase au paragraphe 7.1061 (qui est maintenant le paragraphe 7.1069) pour résumer les arguments des Communautés européennes à ce sujet, dont il a déjà été rendu compte en partie au paragraphe 7.1055 du rapport intérimaire (qui est maintenant le paragraphe 7.1062 ci-dessous), mais dans des termes différents de ceux proposés par les Communautés européennes.

[1606] CE, demande de réexamen intérimaire, page 16.
[1607] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 90.
[1608] CE, demande de réexamen intérimaire, page 16.

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

6. Paragraphe 7.1080

6.193 Les Communautés européennes demandent qu'une modification soit apportée au paragraphe 7.1080 du rapport intérimaire pour rendre plus fidèlement compte de leur argument selon lequel le montant dont les États-Unis affirment qu'il a été investi par les autorités de Hambourg dans la création de terrains dans le Mühlenberger Loch correspondait à une première estimation et selon lequel le coût global était inférieur, pour indiquer les éléments de preuve particuliers utilisés à cet égard, avec une référence en note de bas de page à la pièce EC-548, et pour ajouter une parenthèse indiquant qu'il s'agissait du coût total prévisible en 2006.[1609]

6.194 Les États-Unis estiment que la première partie de la demande des Communautés européennes n'est pas nécessaire, puisque le Groupe spécial a rejeté l'estimation citée par les Communautés européennes comme ne représentant pas tous les coûts pertinents.[1610] Ils demandent par ailleurs que, si le Groupe spécial accède à la première partie de la demande des Communautés européennes, il inclue aussi une explication plus détaillée de l'argument et des éléments de preuve utilisés par les États-Unis à ce propos.[1611] Enfin, les États-Unis contestent la deuxième partie de la demande des Communautés européennes, affirmant que l'affirmation des Communautés européennes est nouvelle et que ces dernières n'ont présenté aucun élément à l'appui.

6.195 Nous avons modifié le paragraphe 7.1080 (qui est maintenant le paragraphe 7.1088) pour mieux rendre compte des arguments des deux parties et des éléments de preuve sur lesquels elles se sont fondées, mais dans des termes différents de ceux suggérés par l'une et l'autre des parties.

7. Paragraphe 7.1087

6.196 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial modifie la deuxième phrase du paragraphe 7.1087 du rapport intérimaire pour rendre compte de l'"importance égale" que, selon leurs affirmations, les Communautés européennes ont attribuée aux deux aspects de leur argument examiné dans le paragraphe en question.[1612]

6.197 Les États-Unis contestent la demande des Communautés européennes, affirmant que la phrase en question rend compte de la description par le Groupe spécial de la mesure dans laquelle les Communautés européennes se sont fondées sur un argument particulier et que, bien que les Communautés européennes puissent ne pas accepter cette description, elles n'ont donné aucune explication pour dire pourquoi cette description était infondée.[1613]

6.198 La phrase que les Communautés européennes cherchent à modifier décrit clairement notre interprétation de la mesure dans laquelle les Communautés européennes se sont fondées sur le point de vue selon lequel l'aménagement des terrains était une tâche des pouvoirs publics. Comme les Communautés européennes ne formulent maintenant aucun argument et ne font référence à aucun argument présenté précédemment qui suggérerait que notre interprétation à cet égard est injustifiée, nous rejetons leur demande.

[1609] CE, demande de réexamen intérimaire, page 16.
[1610] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 93.
[1611] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 94.
[1612] CE, demande de réexamen intérimaire, page 17.
[1613] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 98.

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

8. Paragraphe 7.1086, note de bas de page 3652

6.199 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier la note de bas de page 3652 du rapport intérimaire pour rendre compte de la source exacte et de compléter le texte de la note de bas de page pour mieux rendre compte de l'argument des Communautés européennes.[1614]

6.200 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation sur cet aspect des observations des Communautés européennes.

6.201 Les Communautés européennes ont raison de dire que la note de bas de page, telle que rédigée initialement, cite la mauvaise source. Le texte qu'elles cherchent à ajouter à la note de bas de page est fondé sur la source exacte qui aurait dû être citée et rend donc compte de leur argument, tel que présenté initialement. Nous accédons donc à la demande des Communautés européennes et avons modifié la note de bas de page 3652 (qui est maintenant la note de bas de page 4004) pour rendre compte de la source exacte et ajouter le texte additionnel.

9. Paragraphe 7.1087, note de bas de page 3655

6.202 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial complète la note de bas de page 3655 du rapport intérimaire pour citer les paragraphes 1079 à 1089 de leur deuxième communication écrite en plus de la référence citée.[1615]

6.203 Les États-Unis contestent cette demande, affirmant que les paragraphes auxquels les Communautés européennes cherchent à ajouter une référence ne traitent pas de la question de savoir si l'aménagement des terrains a conféré un avantage au sens de l'article 1.1 a) de l'Accord SMC, mais traitent des effets défavorables causés par la fourniture de l'infrastructure en question, indiquant l'emplacement de ces paragraphes dans la deuxième communication écrite des Communautés européennes et l'emplacement de l'examen de ces paragraphes par le Groupe spécial dans son rapport intérimaire.

6.204 Les Communautés européennes ne donnent aucune justification concernant leur demande. La référence figurant dans la note de bas de page 3655 du rapport intérimaire est la source spécifique du texte cité au paragraphe 7.1087 du rapport intérimaire, auquel la note de bas de page se rapporte. En outre, nous partageons le point de vue des États-Unis selon lequel les paragraphes mentionnés par les Communautés européennes ne traitent pas de la question de l'avantage, qui est visée par cette section du rapport intérimaire, et ne sont donc pas pertinents pour l'analyse du Groupe spécial en l'espèce. Nous rejetons par conséquent la demande des Communautés européennes.

10. Paragraphe 7.1120

6.205 Les Communautés européennes contestent la conclusion du Groupe spécial au paragraphe 7.1120 du rapport intérimaire selon laquelle le coût de l'allongement de la piste était de 40 millions de DM, faisant valoir qu'elles n'acceptaient pas le montant de 40 millions de DM comme étant "une estimation exacte {représentant} le coût de l'allongement de la piste". Elles font valoir que des éléments de preuve versés au dossier montrent que le coût effectif de l'allongement de la piste était bien inférieur. En conséquence, elles demandent au Groupe spécial de réexaminer les

[1614] CE, demande de réexamen intérimaire, page 17.
[1615] CE, demande de réexamen intérimaire, page 17.

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

éléments de preuve versés au dossier à ce sujet et de conclure que la ville de Brême a effectivement payé **[***]** ou au moins un montant ne dépassant pas **[***]**.[1616]

6.206 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes à cet égard, affirmant que l'affirmation selon laquelle les parties ne contestent pas l'exactitude du chiffre de 40 millions de DM comme estimation du coût de l'allongement de la piste est correcte en fait.[1617]

6.207 Notre conclusion au paragraphe 7.1120 du rapport intérimaire n'était pas que les Communautés européennes acceptaient le montant de 40 millions de DM en tant que coût de l'allongement de la piste, mais simplement qu'elles ne contestaient pas le fait que ce chiffre représentait les frais prévus, c'est-à-dire une estimation exacte du coût de l'allongement de la piste à la date où elle avait été faite. Nous croyons toujours comprendre que les Communautés européennes ne contestent pas l'exactitude de ce chiffre en tant qu'*estimation* au moment où le coût de l'allongement de la piste a été engagé. Les Communautés européennes ont fait valoir et maintiennent que l'estimation s'était avérée erronée et que le coût effectif de l'allongement de la piste était d'un montant différent, plus faible. Nous avons examiné ces arguments et conclu que les éléments de preuve présentés par les Communautés européennes ne démontraient pas ce que représentait le seul coût effectif de l'allongement de la piste, séparément des autres aspects du projet. Nous avons donc accepté le montant estimé, plutôt que le montant dont les Communautés européennes affirment qu'il représentait le coût effectif, aux fins de notre analyse.

6.208 En faisant valoir que nous devrions réviser nos constatations au paragraphe 7.1120 du rapport intérimaire, les Communautés européennes répètent leur argument, que nous avons rejeté dans le rapport intérimaire, en se fondant sur les mêmes pièces et sans proposer d'analyse complémentaire pertinente. Si l'on ajoute foi aux éléments de preuve présentés par les Communautés européennes, les pièces EC-621 et EC-622 sont, respectivement, des extraits non datés 1) d'un plan budgétaire montrant les montants dépensés en 1988, les montants inscrits au budget pour 1989 et 1990, et les montants engagés pour 1990, et 2) d'un exposé général de la ville de Brême montrant les paiements réellement effectués pour la "modification du cours de l'Ochtun/l'allongement de la piste" entre 1987 et 1994. Comme le deuxième document ne fait pas la distinction entre les montants dépensés pour l'allongement de la piste, c'est-à-dire la mesure en cause dans le présent différend, les montants dépensés pour la remise en l'état de la piste et les montants dépensés pour d'autres aspects du projet, il est, à notre avis, insuffisant pour étayer l'argument des Communautés européennes relatif au coût effectif de l'allongement de la piste. Comme le premier document n'indique pas les dépenses réellement engagées pour l'allongement de la piste, mais une combinaison des montants dépensés pour 1988, des montants inscrits au budget pour 1989 et 1990 et des engagements pour 1990, il est de la même manière insuffisant pour étayer l'argument des Communautés européennes s'agissant du coût effectif de l'allongement. De plus, la somme des chiffres des colonnes intitulées "engagements" "inscrits au budget" et "dépensés" figurant dans la pièce EC-621 ne correspondent pas au total indiqué dans la note faisant référence au "coût total de l'allongement", et la somme des chiffres figurant dans cette note ne correspond pas au total indiqué dans l'intitulé de la note en tant que coût total de l'allongement. Bien que les Communautés européennes fassent valoir que les éléments de preuve démontrent que les montants totaux dépensés étaient inférieurs au montant estimé, nous ne pouvons simplement pas formuler une conclusion concernant le montant effectif dépensé sur la base des éléments de preuve dont nous disposons. Nous concluons en conséquence que rien dans l'argument des CE, tel que formulé maintenant, ou dans les éléments de preuve utilisés, ne corrobore le montant des dépenses effectives engagées pour l'allongement de la piste et nous rejetons donc la demande des Communautés européennes visant un réexamen des éléments de preuve et une modification de notre conclusion.

[1616] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 17 et 18.
[1617] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 100 à 102.

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

6.209 Toutefois, nous reconnaissons que l'expression "estimation exacte" n'est pas claire dans le contexte considéré, étant donné le point de vue des Communautés européennes selon lequel les coûts effectifs étaient inférieurs, suggérant que l'estimation n'était pas "exacte" puisqu'elle s'est avérée erronée. Nous avons par conséquent modifié le paragraphe 7.1120 (qui est maintenant le paragraphe 7.1128) pour préciser son sens à cet égard.

11. Paragraphe 7.1124

6.210 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier la troisième phrase du paragraphe 7.1124 du rapport intérimaire, pour rendre compte du fait qu'elles ont fait valoir que "le poids des aéronefs {avait} un lien avec l'utilisation de la piste allongée, pour la simple raison que les aéronefs plus lourds avaient besoin de pistes plus longues".[1618]

6.211 Les États-Unis contestent la demande des Communautés européennes, affirmant, entre autres choses, que la déclaration des Communautés européennes qui est citée porte sur la nécessité de disposer de pistes plus longues dans l'abstrait et ne traite pas de la question de savoir si les aéronefs d'Airbus plus lourds avaient besoin d'utiliser la piste allongée de Brême.[1619]

6.212 Le point soulevé au paragraphe 7.1124 du rapport intérimaire est que les Communautés européennes n'ont pas fait valoir que les aéronefs d'Airbus utilisaient la piste allongée **parce qu**'ils étaient plus lourds que les autres aéronefs atterrissant à l'aéroport de Brême, et n'ont fourni aucun élément de preuve à ce sujet. Par contre, les États-Unis ont présenté des éléments de preuve indiquant que d'autres aéronefs, plus lourds que les aéronefs d'Airbus utilisant la piste allongée, n'utilisaient pas, sauf en cas d'urgence, la piste allongée. Nous avons donc conclu qu'Airbus versait des redevances en fonction du poids des aéronefs – comme le faisaient tous les autres usagers de l'aéroport de Brême – mais que les redevances versées par Airbus n'avaient pas trait à l'utilisation de la piste allongée. Les Communautés européennes n'affirment pas maintenant qu'elles ont fourni des éléments de preuve établissant que les aéronefs plus lourds avaient besoin d'utiliser la piste allongée, mais simplement qu'elles ont fait valoir que c'était le cas en général. Comme cette affirmation générale, même si l'on admet qu'elle est exacte, ne démontre pas qu'Airbus a versé des redevances pour l'utilisation de la piste allongée, nous ne voyons rien qui justifie la demande des Communautés européennes. Nous rejetons donc leur demande, mais avons modifié le paragraphe 7.1124 (qui est maintenant le paragraphe 7.1131) pour exprimer plus clairement notre point de vue.

12. Paragraphe 7.1131

6.213 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier la première phrase du paragraphe 7.1131 du rapport intérimaire en supprimant le membre de phrase "et en particulier dans le développement et la production de l'aéronef A380", affirmant que la référence citée, à savoir le document CE, PCE, paragraphe 916, tout en indiquant qu'Airbus France, Air France, SIDMI, CUS-Elyo, Exxon Mobil, STTS et 3R ont acheté des terrains sur le site, ne dit pas que toutes ces sociétés, sur le site AéroConstellation ou d'une autre façon, étaient engagées "en particulier dans le développement et la production de l'aéronef A380".[1620]

6.214 Les États-Unis estiment qu'il est inexact de considérer que les propos en question indiquent que les sociétés qui ont acheté les terrains étaient engagées en particulier dans le développement et la production de l'A380, mais plutôt que ces propos rendent compte de l'interprétation du Groupe

[1618] CE, demande de réexamen intérimaire, page 18, faisant référence à CE, réponse à la question n° 96 du Groupe spécial, paragraphe 257.
[1619] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 103.
[1620] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 18 et 19.

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

spécial, qui est fondée sur les éléments de preuve présentés par les États-Unis selon lesquels, entre autres choses, le site a été conçu et construit spécifiquement pour Airbus et des activités connexes, en particulier en rapport avec la production de l'A380.[1621] En conséquence, bien que les États-Unis pensent comme les Communautés européennes que la mention au paragraphe 916 de la première communication écrite des Communautés européennes peut ne pas faire suffisamment référence aux faits sous-tendant les propos du Groupe spécial, ils suggèrent qu'au lieu de supprimer ces derniers, qu'ils considèrent comme étant factuellement corrects, tels qu'ils sont rédigés, le Groupe spécial rende compte des éléments de preuve des États-Unis à l'appui de ces propos dans la note de bas de page 3741 du rapport intérimaire.

6.215 Nous notons à ce sujet que le paragraphe 7.1131 du rapport intérimaire ne dit pas que les terrains de la ZAC AéroConstellation ont été vendus à des sociétés "engagées en particulier dans le développement et la production de l'A380", mais que les terrains ont été vendus à des sociétés "engagées dans l'industrie aéronautique, et en particulier dans le développement et la production de l'aéronef A380" (note de bas de page omise). Cette déclaration rend compte de notre interprétation, qui est fondée, entre autres choses, sur les éléments de preuve mentionnés par les États-Unis dans leurs observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les CE, selon lesquels l'aménagement la ZAC AéroConstellation a été entreprise pour offrir un site approprié pour la ligne d'assemblage finale de l'Airbus A380 et des activités connexes, à savoir celle des sociétés engagées dans l'industrie aéronautique et dans le développement et la production de l'A380. Nous rejetons donc la demande des Communautés européennes, mais avons modifié le paragraphe 7.1131 (qui est maintenant le paragraphe 7.1139) pour expliquer plus clairement notre point de vue.

13. Paragraphe 7.1167, note de bas de page 3840

6.216 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de supprimer le membre de phrase "de production de l'aéronef A380" de la deuxième phrase de la note de bas de page 3840 du rapport intérimaire, faisant valoir que la référence citée, à savoir la deuxième déclaration orale confidentielle des Communautés européennes, paragraphe 31, ne dit pas que toutes les sociétés, sur le site AéroConstellation ou d'une autre façon, étaient engagées dans la "production de l'aéronef A380".[1622]

6.217 Les États-Unis laissent entendre qu'il apparaît que les Communautés européennes comprennent mal la déclaration figurant dans cette note de bas de page, dont ils considèrent qu'elle indique que si les autorités françaises ne l'avaient pas fait, "Airbus aurait pu créer les équipements d'intérêt général elle-même car ils étaient nécessaires pour ses activités de production de l'A380 et pour celles des autres sociétés achetant des terrains dans la ZAC qui participaient à la production de l'aéronef A380." Les États-Unis proposent un autre texte au cas où le Groupe spécial souscrirait à leur interprétation et déciderait de modifier la note de bas de page.[1623]

6.218 Les Communautés européennes semblent être d'avis que comme nous avons cité une référence, cette référence doit elle-même rendre compte de l'intégralité de la déclaration en rapport avec laquelle elle est citée. Ce n'est pas le cas en l'espèce. La source mentionnée dans la note de bas de page 3840 du rapport intérimaire, à savoir la deuxième déclaration orale confidentielle des Communautés européennes, paragraphe 31, est citée pour indiquer que les Communautés européennes elles-mêmes reconnaissent que si les autorités françaises n'avaient pas créé les équipements d'intérêt général, Airbus l'aurait fait elle-même. Le reste de la phrase rend compte de notre point de vue concernant la raison pour laquelle Airbus l'aurait fait – parce que ces équipements étaient nécessaires

[1621] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 107.
[1622] CE, demande de réexamen intérimaire, page 19.
[1623] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 110 et 111.

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

pour leurs activités de production de l'aéronef A380, et pour celles d'autres sociétés également engagées dans la production de cet aéronef dans la ZAC. Par conséquent, nous rejetons la demande des Communautés européennes, mais nous avons modifié la note de bas de page 3840 (qui est maintenant la note de bas de page 4192) pour rendre compte de notre point de vue avec plus d'exactitude.

14. Paragraphe 7.1171

6.219 Les Communautés européennes observent que le paragraphe 7.1171 du rapport intérimaire dit que le projet AéroConstellation "a été réalisé pour répondre aux besoins d'Airbus (…)", alors qu'aux paragraphes 7.1131 et 7.1169, et dans les notes de bas de page 3839 et 3840 du rapport intérimaire, le Groupe spécial note l'utilité du projet pour Airbus France ainsi que pour les autres sociétés achetant des terrains sur le site, et demandent que le Groupe spécial "adopte une approche constante à ce sujet".[1624]

6.220 Les États-Unis ne pensent pas qu'il y ait une incohérence dans les passages mentionnés par les Communautés européennes et demandent donc au Groupe spécial de rejeter la demande des Communautés européennes.[1625]

6.221 Le paragraphe 7.1171 du rapport intérimaire expose notre conclusion selon laquelle l'aménagement de la ZAC AéroConstellation n'était pas une mesure d'infrastructure générale, conclusion fondée sur notre examen des faits se rapportant à la création et à la fourniture, qui ont démontré, à notre avis, que "l'aménagement de la ZAC AéroConstellation a été réalisé pour répondre aux besoins d'Airbus et, en particulier, ses besoins en matière d'assemblage et d'essai de l'A380". Cette conclusion n'est pas incompatible avec les autres déclarations mentionnées par les Communautés européennes, qui indiquent simplement que les autres sociétés se trouvant sur le site sont également engagées dans l'assemblage et l'essai de l'aéronef A380 et que, partant, l'aménagement de la ZAC leur est utile pour ces activités, ainsi que pour les autres activités aéronautiques qu'elles mènent sur le site. Nous rejetons donc la demande des Communautés européennes et ne procédons à aucun changement.

15. Paragraphe 7.1193

6.222 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de remplacer la première phrase du paragraphe 7.1193 du rapport intérimaire par un texte cité de la deuxième phrase de leur première communication écrite, paragraphe 739, qui dit ce qui suit: "Cependant, même si les programmes d'aide régionale étaient considérés comme limitant l'accès à la subvention au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC aux entreprises situées dans la zone déterminée, ces programmes pourraient ne pas être spécifiques au sens de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC." Les Communautés européennes demandent en outre, "pour la même raison", que le Groupe spécial remplace le terme "article 2.2" figurant à la fin de la deuxième phrase du paragraphe 7.1193 du rapport intérimaire par le terme "article 2.1 a)". Elles notent qu'aux paragraphes 896 à 907 (Nordenham) et 970 à 973 (don de juillet 2003 en Andalousie) de leur première communication écrite, elles ont expliqué leur point de vue selon lequel ces aides régionales n'étaient pas spécifiques au titre de l'article 2.1 b), et demandent au Groupe spécial d'en rendre compte au paragraphe 7.1193 du rapport intérimaire.[1626]

6.223 Les États-Unis demandent au Groupe spécial de rejeter la demande des Communautés européennes visant à ce que le paragraphe 7.1193 du rapport intérimaire soit modifié, en faisant valoir

[1624] CE, demande de réexamen intérimaire, page 19.
[1625] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 114.
[1626] CE, demande de réexamen intérimaire, page 19.

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

que le changement demandé ne rendrait pas compte avec exactitude des arguments des Communautés européennes, tels que formulés.[1627] Ils notent que le Groupe spécial n'a pas seulement cité la deuxième phrase du paragraphe 739 de la première communication écrite des Communautés européennes, mais le paragraphe dans son ensemble, ce qui, de l'avis des États-Unis, dans le contexte considéré, confirme que la description par le Groupe spécial de l'argument des Communautés européennes est exacte. Les États-Unis estiment qu'aucun changement n'est nécessaire, mais proposent un autre texte au cas où le Groupe spécial déciderait de modifier le paragraphe 7.1193 du rapport intérimaire.[1628]

6.224 Même si les États-Unis ont raison de dire que nous ne nous sommes pas fondés uniquement sur la deuxième phrase de la référence citée et que, par conséquent, le simple fait de citer cette phrase ne rendrait pas compte avec exactitude de l'argument des Communautés européennes résumé dans ce paragraphe, nous ne pensons pas que le résumé, tel que rédigé initialement, puisse ne pas rendre fidèlement compte de l'argument des Communautés européennes. Cela étant, le texte proposé par celles-ci ne résume pas avec exactitude, à notre avis, leur argument à cet égard. Nous avons donc apporté certains changements à des fins de clarification au paragraphe 7.1193 (qui est maintenant le paragraphe 7.1201), mais dans des termes différents de ceux proposés par les Communautés européennes.

16. Paragraphe 7.1227 et note de bas de page 3920

6.225 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial réexamine la déclaration figurant dans la note de bas de page 3920 du rapport intérimaire selon laquelle:

> "Bien que les CE affirment que le programme en vertu duquel les dons andalous ont été versés était généralement disponible sur l'ensemble du territoire de l'Andalousie, les renseignements qui nous ont été présentés étayent les affirmations des États-Unis concernant la limitation à une "région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde {la} subvention. Pièces US-240 et US-242."

Les Communautés européennes jugent cette déclaration factuellement inexacte.[1629] Elles réexaminent les éléments de preuve qu'elles ont présentés à ce sujet et demandent au Groupe spécial de constater que le don de juillet 2001 en faveur de Puerto Santa Maria et le don de juillet 2002 en faveur de Séville n'étaient pas des subventions spécifiques au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC.

6.226 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes, notant que celles-ci ne donnent aucune explication nouvelle ou ne mettent en avant aucun autre élément de preuve versé au dossier, mais demandent au Groupe spécial de procéder à un examen *de novo* des arguments et éléments de preuve dont il dispose, au motif qu'elles ne souscrivent pas à la conclusion du Groupe spécial, que les États-Unis, se référant aux éléments de preuve et arguments qu'ils ont présentés, considèrent comme correcte.[1630]

6.227 S'agissant du paragraphe 7.1227 du rapport intérimaire, les Communautés européennes notent que, dans le cas du don de 7,6 millions d'euros accordé par Castille-La Manche en mars 2004, elles avaient fait valoir que ce don avait été effectué dans le cadre d'un programme d'octroi de fonds par le biais de l'autorité qui accorde le don, c'est-à-dire le gouvernement de Castille-La Manche, citant leur première communication écrite, paragraphes 979 à 981, et les pièces EC-136 et EC-137. Les

[1627] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 116 à 118.
[1628] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 119.
[1629] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 19 et 20.
[1630] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphes 121 et 122.

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

Communautés européennes notent en outre qu'il apparaît que les États-Unis ne contestent pas ce fait.[1631] Les Communautés européennes estiment qu'il devrait en être rendu compte dans le paragraphe considéré et dans l'analyse ultérieure, et demandent au Groupe spécial de constater que le don de 7,6 millions d'euros accordé par Castille-La Manche n'était pas spécifique au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC.

6.228 Les États-Unis s'opposent à cet aspect de la demande des Communautés européennes, affirmant encore une fois que les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de procéder à un examen *de novo* des arguments et éléments de preuve qu'il a déjà examinés avant d'arriver à cette conclusion.[1632] Les États-Unis soulignent que le don de 7,6 millions d'euros de Castille-La Manche est cofinancé par le Fonds européen de développement régional, citant les deuxième à dernier paragraphes du préambule de la pièce EC-136, et affirment qu'il est, en tant que tel, spécifique au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC, et faisant référence aux arguments figurant au paragraphe 511 de leur première communication écrite. Les États-Unis notent que les Communautés européennes n'ont pas contesté la participation du Fonds européen de développement régional à ce don et demandent donc au Groupe spécial de rejeter la demande des Communautés européennes visant à ce que le paragraphe 7.1227 du rapport intérimaire et l'analyse qui suit soient modifiés.[1633]

6.229 Bien que les États-Unis s'opposent à ce que le Groupe spécial procède à un examen *de novo* des éléments de preuve sur lesquels reposaient les conclusions qu'il a établies dans le rapport intérimaire, à notre avis, c'est exactement ce qu'il convient que nous fassions au vu d'une demande de réexamen intérimaire affirmant l'existence d'une erreur factuelle dans le rapport intérimaire. Nous avons donc réexaminé les éléments de preuve et arguments présentés par les parties à ce sujet.

6.230 Les Communautés européennes, faisant référence à leur première communication écrite et aux pièces justificatives, soutiennent que le don de juillet 2001 en faveur de Puerto Santa Maria et le don de juillet 2002 en faveur de Séville ont tous deux été effectués au titre d'un programme du gouvernement andalou et que les demandes et versements étaient gérés par la *Consejería de Trabajo e Industria de la Junta de Andalucía*. Les États-Unis ont reconnu que le gouvernement andalou "avait accordé" le don à Puerto Santa Maria et "avait autorisé" le don en faveur de Séville.[1634] Citant les renseignements présentés par les États-Unis, pièces US-240 et US-242, nous avons initialement conclu que ces dons avaient été accordés dans le cadre d'un plan de développement du gouvernement andalou visant une région géographique particulière d'Andalousie, la baie de Cadix, et étaient donc

[1631] CE, demande de réexamen intérimaire, page 20. Les CE affirment en particulier que les États-Unis n'ont pas contesté que le fondement juridique du don accordé par Castille-La Manche était constitué par le Décret n° 53/1998 et l'Ordonnance du 25 juillet 2002 et que, en vertu de ces textes, les pouvoirs publics régionaux pouvaient accorder des subventions, dans toute la région de Castille-La Manche, aux sociétés opérant dans tous les secteurs économiques. CE, demande de réexamen intérimaire, page 20, note de bas de page 15.

[1632] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 123.

[1633] Les États-Unis rappellent que les CE ont eu la possibilité de clarifier tel ou tel aspect du don accordé par Castille-La Manche, comme elles l'ont fait pour les autres subventions en cause dans le présent différend, en réponse aux questions posées par le facilitateur au cours du processus prévu à l'Annexe V. Ce dernier a demandé aux CE et aux pouvoirs publics liés à Airbus de fournir de nombreuses catégories de renseignements concernant chacun de ces dons, y compris les raisons de l'approbation des dons, tous les accords ou autres documents constituant le fondement juridique des dons et des renseignements sur la question de savoir si le don "faisait partie d'un plus vaste programme de soutien mis en œuvre par le gouvernement de l'Espagne, de Castille-La Manche ou de l'Andalousie, selon le cas, et, dans l'affirmative, une description complète de chacun de ces programmes, y compris les modalités et conditions de chaque accès au financement dans le cadre du programme en question". Question n° 76 f), pièce US-4 (RCC). Les CE n'ont pas répondu à ces questions. *Voir* la pièce US-5 (RCC). États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 123, note de bas de page 60.

[1634] États-Unis, PCE, paragraphes 505 et 506.

limités aux "entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accord{ait} {ces dons}".

6.231 Après avoir réexaminé les éléments de preuve, nous sommes convaincus que la conclusion susmentionnée était factuellement inexacte. La page 14291 de la pièce US-240, citée par les États-Unis, indique que les fonds ont été accordés "pour un plan d'action pour le centre de Bahia de Càdiz (Polígono Parque Industrial Bahía)". Après avoir minutieusement examiné à nouveau les éléments de preuve, nous ne pouvons pas conclure que le "Plan" mentionné dans la pièce US-240 est un plan de développement mis en œuvre par les pouvoirs publics andalous pour la baie de Cadix.[1635] Il apparaît que les faits relatifs à ce don ont été confondus avec les faits se rapportant au don de juillet 2003 en faveur de Puerto Real, qui a été effectué dans le cadre d'un programme destiné à favoriser le développement de la région de la baie de Cadix et que les Communautés européennes ont reconnu comme n'étant pas généralement disponible dans l'ensemble de l'Andalousie.[1636] Toutefois, ce programme n'a pris effet qu'après que la demande d'octroi du don de juillet 2001 en faveur de Puerto Santa Maria a été présentée et n'est donc pas pertinent pour la question de la spécificité du don. Les États-Unis n'ont offert aucune autre base pour justifier la spécificité de ce don.[1637] En l'absence de tout autre argument ou élément de preuve établissant la spécificité, nous avons modifié notre conclusion et nous déterminons que le don de 2001 en faveur de Puerto Santa Maria n'a pas été accordé à une entreprise dans une région géographique déterminée sur le territoire de l'autorité qui accorde le don et n'est en conséquence pas spécifique au titre de l'article 2.2 de l'Accord SMC.

6.232 S'agissant du don de 2002 en faveur de Séville, nous rappelons que ce don a été cofinancé par le gouvernement andalou et le Fonds européen de développement régional.[1638] Les États-Unis ont affirmé l'existence d'une spécificité au motif que "les subventions au titre du Fonds européen de développement régional {FEDER} {étaient} nécessairement limitées à "certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accord{ait} ce{s} subvention{s}" et {étaient} donc spécifiques au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC".[1639] Les Communautés européennes n'ont pas contesté le fait que le don avait été cofinancé par le FEDER. Toutefois, elles ont affirmé que le don avait été effectué dans le cadre du même programme que le don de 2001 en faveur de Puerto Santa Maria et que, de la même manière, il n'était pas limité à "certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accord{ait} {ce don}", c'est-à-dire les pouvoirs publics andalous. Ainsi qu'il est dit plus haut, les États-Unis ont reconnu que les pouvoirs publics andalous avaient autorisé le don en faveur de Séville.[1640] Leur affirmation de l'existence d'une spécificité implique par conséquent que dans la pratique, le cofinancement fait du FEDER l'autorité qui accorde le don, au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC, pour ce qui est de la partie du don qu'il a financé, bien que les pouvoirs publics andalous administrent l'octroi du don. Les Communautés européennes n'ont pas abordé cette implication de l'argument des États-Unis et, comme on l'a relevé, n'ont pas contesté le cofinancement.

6.233 À notre avis, il est raisonnable de conclure que bien que le don ait été "autorisé" par les pouvoirs publics andalous, en ce sens que ceux-ci ont traité les demandes et remis les fonds, le FEDER peut être considéré comme l'autorité qui accorde le don au sens de l'article 2.2 de l'Accord

[1635] La pièce US-242, également citée dans un premier temps à cet égard, ne mentionne même pas la baie de Cadix, puisqu'elle concerne le don de 2002 en faveur de Séville, au sujet duquel les États-Unis n'ont pas établi cet élément fondamental de la spécificité, et elle n'est donc pas pertinente.

[1636] CE, PCE, paragraphes 970 et 971.

[1637] Ainsi qu'il est indiqué plus haut, dans la note de bas de page 1635, la pièce US-242, également citée dans un premier temps à cet égard, concerne le don de 2002 en faveur de Séville et est donc dénué de pertinence pour la question de la spécificité s'agissant du don en faveur de Puerto Santa Maria.

[1638] États-Unis, PCE, paragraphe 506, pièce US-242.

[1639] États-Unis, PCE, paragraphe 507.

[1640] États-Unis, PCE, paragraphes 505 et 506.

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

SMC pour les 75 pour cent du don qu'il a financés. Comme les États-Unis l'ont noté, et les Communautés européennes ne le contestent pas, l'objet du FEDER est "d'assurer un investissement dans les régions d'Europe en difficulté sur le plan social et économique".[1641] Au cas où nous accepterions la position des Communautés européennes selon laquelle le don en question n'était pas spécifique car il avait été autorisé par les pouvoirs publics andalous dans le cadre d'un programme généralement disponible en Andalousie, cela supposerait que l'octroi de fonds communautaires destinés à des régions particulières des Communautés européennes, qui peuvent manifestement être considérées comme des "régions géographiques déterminées relevant de la juridiction du {FEDER}", pourrait être à l'abri d'une constatation de spécificité au titre de l'article 2.2 si l'administration de ces dons était confiée aux pouvoirs publics locaux. À notre avis, un tel résultat créerait une faille dans les disciplines de l'Accord SMC relatives aux subventions régionales, ce qui compromettrait l'objet et le but de l'Accord. Nous rejetons donc la demande des Communautés européennes visant à ce que nous constations que le don en question n'était pas spécifique au titre de l'article 2.2 de l'Accord SMC.

6.234 Pour ce qui est du don de 2004 en faveur de Castille-La Manche, la seule base justifiant une constatation de spécificité avancée par les États-Unis était le fait que le FEDER avait cofinancé le don, fait qui n'est pas contesté par les Communautés européennes. Pour les raisons déjà examinées, nous maintenons notre conclusion selon laquelle ce don était spécifique et rejetons la demande des Communautés européennes visant à ce que nous constations que ce don n'était pas spécifique au titre de l'article 2.2 de l'Accord SMC.

6.235 Compte tenu de ce qui précède, nous avons modifié le paragraphe 7.1227 et la note de bas de page 3920 (qui sont maintenant les paragraphes 7.1235 à 7.1237 et les notes de bas de page y relatives) pour préciser notre point de vue et nos conclusions concernant ces dons. Par ailleurs, nous avons en conséquence apporté les changements voulus aux paragraphes 7.1234 (qui est maintenant le paragraphe 7.1244), 8.1 b) iv) et 8.3 c) (dont la numérotation est inchangée) pour rendre compte des conclusions modifiées.

K. QUESTION DE SAVOIR SI LE TRANSFERT AU GROUPE DAIMLER, PAR LES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS, DE LA PART QU'ILS DÉTENAIENT DANS LE CAPITAL DE DEUTSCHE AIRBUS CONSTITUE UNE SUBVENTION SPÉCIFIQUE ACCORDÉE À AIRBUS

1. Paragraphe 7.1235

6.236 Les Communautés européennes estiment que l'expression "diverses transactions" figurant dans la première phrase du paragraphe 7.1235 du rapport intérimaire est imprécise et elles demandent que la phrase soit reformulée.[1642]

6.237 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.238 Nous avons apporté les changements demandés par les Communautés européennes au paragraphe 7.1235 (qui est maintenant le paragraphe 7.1245).

[1641] États-Unis, PCE, paragraphe 506, note de bas de page 608, citant, par exemple, le site Web du gouvernement du Royaume-Uni relatif au FEDER, pièce US-245.

[1642] CE, demande de réexamen intérimaire, page 20.

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

L. QUESTION DE SAVOIR SI LES POUVOIRS PUBLICS ALLEMANDS ONT SUBVENTIONNÉ AIRBUS EN ANNULANT AU MOINS 7,7 MILLIARDS DE DM DE DETTES DE DEUTSCHE AIRBUS À L'ÉGARD DE L'ÉTAT

1. Paragraphe 7.1302 et note de bas de page 4060

6.239 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'étoffer le résumé qu'il fait de leur argument à la fin du paragraphe 7.1302 du rapport intérimaire pour en rendre entièrement compte. À cet égard, les Communautés européennes proposent d'apporter des changements spécifiques au paragraphe 7.1302 du rapport intérimaire et d'ajouter un renvoi dans la note de bas de page 4060 dudit rapport.[1643]

6.240 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.241 Aux paragraphes 297 à 301 de leur réponse à la question n° 103 du Groupe spécial, les Communautés européennes ont expliqué les problèmes qui, d'après leurs allégations, se poseraient sur le plan de la régularité de la procédure s'il était permis aux États-Unis d'élargir la portée du différend pour y inclure la contestation d'un élément de la restructuration de Deutsche Airbus intervenue en 1989. Nous rappelons que les Communautés européennes ont fait valoir que l'argument des États-Unis selon lequel la question de savoir si la liquidation de 1998 pouvait être considérée comme un règlement à la juste valeur marchande devait nécessiter un examen des conditions de la dette initiale en 1989 (en particulier, le taux d'intérêt applicable à la dette initiale) était en fait une tentative de leur part pour élargir la portée du différend afin de contester un élément de la restructuration de Deutsche Airbus intervenue en 1989. Selon les Communautés européennes, il s'agit d'une "nouvelle allégation visant une mesure différente" concernant le règlement de 1998 qui n'était pas visée par la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis ni analysée dans leur première communication écrite.[1644] Aux paragraphes 297 et 298 de leur réponse à la question n° 103 du Groupe spécial, les Communautés européennes ont soutenu qu'il serait "gravement porté atteinte et nui à leurs droits, en tant que défendeur" s'il leur fallait se défendre contre "une telle allégation nouvelle et complexe".[1645] En particulier, les Communautés européennes ont dit qu'elles n'avaient jamais compris que les États-Unis contestent les conditions de la restructuration de 1989, notant que "le mandat d'un groupe spécial ne [pouvait] pas être façonné au gré du plaignant, et aux dépens de la partie défenderesse".[1646] En outre, elles font référence à la complexité factuelle de la restructuration de 1989 (y compris les difficultés découlant du fait que la mesure remonte à quelque 17 années), ainsi qu'aux questions de droit complexes concernant le champ, le sens et l'application temporelle de l'article 6.1 de l'Accord SMC, et elles ont estimé qu'on ne pouvait pas s'attendre à ce qu'elles se prononcent sur ces questions du jour au lendemain.[1647]

6.242 Nous avons révisé le paragraphe 7.1302 (qui est maintenant le paragraphe 7.1312) afin de mieux rendre compte des arguments des Communautés européennes exposés ci-dessus. Cependant, nous avons utilisé un libellé différent de celui proposé afin de rendre plus fidèlement compte des arguments effectivement formulés par les Communautés européennes aux paragraphes 297 et 298 de leur réponse à la question n° 103 du Groupe spécial.

[1643] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 20 à 22.
[1644] CE, réponse à la question n° 103 du Groupe spécial, paragraphe 301.
[1645] CE, réponse à la question n° 103 du Groupe spécial, paragraphe 298.
[1646] CE, réponse à la question n° 103 du Groupe spécial, paragraphe 297 et note de bas de page 179.
[1647] CE, réponse à la question n° 103 du Groupe spécial, paragraphes 299 et 300.

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

2. Paragraphe 7.1304

6.243 Les Communautés européennes demandent un ajout au paragraphe 7.1304 du rapport intérimaire pour rendre compte de leurs réponses aux arguments des États-Unis concernant la nature de l'avantage conféré à Deutsche Airbus par la liquidation de 1998. Elles n'expliquent pas pourquoi elles font cette demande.[1648]

6.244 Les États-Unis sont d'avis que les ajouts proposés par les Communautés européennes ne rendent pas fidèlement compte des arguments qu'elles ont formulés tels qu'ils figurent aux paragraphes 245 et 246 de leur deuxième déclaration orale.[1649] En fait, ils estiment qu'une grande partie de ce qui est indiqué dans le texte proposé ne figure nulle part dans les paragraphes de la communication des Communautés européennes auxquels elles font référence, à savoir les paragraphes 245 et 246 de leur deuxième déclaration orale non confidentielle.[1650] Les États-Unis demandent donc que, si le Groupe spécial décide de modifier le paragraphe 7.1304 du rapport intérimaire, il le fasse de manière à rendre compte avec plus d'exactitude des arguments effectivement formulés par les Communautés européennes.[1651,1652]

6.245 À supposer que les Communautés européennes demandent cet ajout parce qu'elles tiennent à ce qu'il soit rendu compte dans le rapport d'autres éléments de leurs arguments sur cette question particulière, nous estimons que même s'il le fait de façon générale, le texte qu'elles proposent ne résume pas avec exactitude les arguments qu'elles ont formulés aux paragraphes 245 et 246 de leur deuxième déclaration orale non confidentielle. Par conséquent, nous avons révisé le paragraphe 7.1304 (qui est maintenant le paragraphe 7.1314) en utilisant une formulation différente de celle proposée par les Communautés européennes afin de mieux rendre compte de leurs arguments.

3. Note de bas de page 4074

6.246 Les Communautés européennes estiment que la note de bas de page 4074 du rapport intérimaire définit vaguement la portée des allégations des États-Unis concernant les éléments de la liquidation de 1989 et elles demandent au Groupe spécial d'y apporter des modifications.[1653]

6.247 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.248 Il apparaît que la demande des Communautés européennes est liée à leur demande de modification du paragraphe 7.1235 du rapport intérimaire[1654] et vise à préciser que les États-Unis n'ont contesté que deux éléments de la restructuration de Deutsche Airbus intervenue en 1989. Bien que nous ne considérions pas qu'il y ait des raisons de refuser la demande de clarification des Communautés européennes concernant cette question, selon nous, la modification proposée par les Communautés européennes ramène à tort l'univers des transactions correspondant au montant total de

[1648] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 20 et 21.
[1649] États-Unis, observations sur CE, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 124.
[1650] États-Unis, observations sur CE, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 126.
[1651] États-Unis, observations sur CE, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 126.
[1652] Nous notons qu'il se peut que les États-Unis aient par erreur fait référence à la version de la deuxième déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes présentée le 27 juillet 2007, pour laquelle la numérotation des paragraphes était différente de celle des versions présentées le 14 novembre 2007 et le 7 décembre 2007. La version pertinente de la deuxième déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes est celle présentée le **7 décembre 2007**, après un échange de communications entre les parties et le Groupe spécial entre le 7 août 2007 et le 7 décembre 2007, date de présentation de la version révisée de la deuxième déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes.
[1653] CE, demande de réexamen intérimaire, page 21.
[1654] Voir les paragraphes 6.236 à 6.238 ci-dessus.

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

9,4 milliards de DM des créances en souffrance des pouvoirs publics allemands que les États-Unis contestent aux deux éléments particuliers de la restructuration de 1989. Les États-Unis ont, en fait, contesté des transactions autres que celles découlant de la restructuration de 1989 dont il est également rendu compte dans le montant de 9,4 milliards de DM en souffrance en 1998. Les deux premières phrases du paragraphe 7.1310 du rapport intérimaire distinguent deux niveaux de subventions potentielles, à savoir les transactions initiales entre Deutsche Airbus et les pouvoirs publics allemands dont le principal équivalait à 9,4 milliards de DM en 1998, et la liquidation de ces créances en 1998 en échange d'un versement de 1,75 milliard de DM. Dans la note de bas de page 4074 du rapport intérimaire, il est expliqué que certaines des transactions faisant partie du premier niveau de transactions ont en fait été contestées par les États-Unis qui les ont qualifiées de subventions dans le présent différend. Il est indiqué en outre que des éléments de l'accord de restructuration de 1989 relèvent de ce premier niveau de transactions. Il est aussi clairement indiqué dans la note de bas de page que les États-Unis ne contestent pas toutes les transactions constituant la restructuration de 1989, ce qui apparaît donc répondre à la préoccupation soulevée par les Communautés européennes. Compte tenu de ce qui précède, nous avons révisé la note de bas de page 4074 (qui est maintenant la note de bas de page 4434) afin d'exposer plus clairement cette question.

M. QUESTION DE SAVOIR SI LES PARTICIPATIONS AU CAPITAL SOCIAL D'AÉROSPATIALE PAR LES POUVOIRS PUBLICS FRANÇAIS SONT DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES

1. Paragraphe 7.1315

6.249 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de réviser ses constatations selon lesquelles l'apport de capitaux initial de 1,25 milliard de FF à Aérospatiale a été effectué en 1987 (plutôt qu'en 1988) et que le "deuxième" apport de capitaux de 1,25 milliard de FF a été réalisé en 1988 (plutôt qu'en 1989) pour conclure soit: i) que les deux apports de capitaux ont été effectués en 1988 et 1989, respectivement; soit ii) qu'en ce qui concerne le flux de trésorerie, les apports de capitaux ont été réalisés en 1988.[1655] Elles soutiennent qu'elles ont correctement indiqué que les apports de capitaux avaient été effectués en 1988 et 1989, car il s'agit des années où ils ont été respectivement approuvés par l'assemblée générale d'Aérospatiale et comptabilisés dans les capitaux propres de la société.[1656] Les Communautés européennes affirment que les deux apports de capitaux ont effectivement été reçus en 1988, si le Groupe spécial tient à les comptabiliser selon la méthode de compatibilité fondée sur le flux de trésorerie.[1657]

6.250 Les États-Unis demandent au Groupe spécial de rejeter la demande de modification de ses constatations figurant au paragraphe 7.1315 du rapport intérimaire formulée par les Communautés européennes.[1658] Ils notent que les arguments présentés par les Communautés européennes en ce qui concerne l'année où ont été effectués les apports de capitaux ont été examinés et rejetés par le Groupe spécial au paragraphe 7.1315 du rapport intérimaire, faisant observer que dans la note de bas de page 4083 du rapport intérimaire, le Groupe spécial fait référence au paragraphe de la première communication écrite des Communautés européennes où sont citées les pièces EC-172 et EC-173. Les États-Unis relèvent que la seule référence faite par les Communautés européennes à la

[1655] CE, demande de réexamen intérimaire, page 21.

[1656] CE, demande de réexamen intérimaire, page 21; faisant référence aux pièces suivantes: Procès-verbal de l'Assemblée générale extraordinaire du 27 avril 1988, pièce EC-746 (RCC); Aérospatiale, Comptes de l'exercice 1988, pièce EC-172, page 17; Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale extraordinaire du 10 février 1989, pièce EC-747 (RCC); Aérospatiale, Comptes de l'exercice 1989, pièce EC-173, page 43.

[1657] CE, demande de réexamen intérimaire, page 22.

[1658] États-Unis, observations sur CE, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 131.

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

pièce EC-746 dans leurs communications se rapportait à leurs arguments concernant l'avantage conféré par les apports de capitaux.[1659] Par ailleurs, les États-Unis estiment que cette pièce est simplement la preuve d'une décision d'augmenter le capital de la société prise par l'assemblée générale d'Aérospatiale, qui rend compte de l'une des étapes de la succession d'événements *ayant suivi* l'apport de capitaux effectué par les pouvoirs publics français en 1987, mais qui ne modifie pas la preuve fondamentale établissant que les pouvoirs publics français ont effectué l'apport de capitaux en 1987.[1660]

6.251 La quatrième phrase du paragraphe 7.1315 du rapport intérimaire dit ce qui suit: "Les pièces auxquelles elles font référence à l'appui de leurs affirmations selon lesquelles les dates pertinentes des deux apports de capitaux sont 1988 et 1989, et non pas 1987 et 1988 comme l'allèguent les États-Unis, font état en fait des apports de capitaux comme ayant été réalisés en 1987 et 1988." Il est fait référence aux pièces en question, à savoir la pièce EC-172, *Aérospatiale, Comptes de l'exercice 1988* (page 32) et la pièce EC-173, *Aérospatiale, Comptes de l'exercice 1989* (page 43), au paragraphe 1132 de la première communication écrite des Communautés européennes. Les pièces EC-746 et EC-747, auxquelles les Communautés européennes font maintenant référence à l'appui de leurs arguments selon lesquels les dates auxquelles les apports de capitaux pertinents ont été effectués étaient 1988 et 1989, font référence aux décisions d'Aérospatiale, le bénéficiaire des apports de capitaux des pouvoirs publics français, d'augmenter son capital-actions en circulation par suite des apports de capitaux des pouvoirs publics français. Nous ne voyons pas pour quelle raison les dates auxquelles Aérospatiale a pris cette décision devraient donner une indication des dates auxquelles les fonds lui ont effectivement été versés. En résumé, il n'y a rien dans les deux pièces auxquelles les Communautés européennes font maintenant référence (pièces EC-746 et EC-747) qui contredise ou remette en question nos conclusions factuelles concernant les dates auxquelles les pouvoirs publics français ont effectué les apports de capitaux sur la base des pièces EC-172 et EC-173. Nous rejetons donc la demande des Communautés européennes.

2. Paragraphe 7.1332 et note de bas de page 4125

6.252 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de supprimer la note de bas de page 4125 du rapport intérimaire pour privilégier une description considérablement détaillée des éléments de preuve qu'elles examinent aux paragraphes 1110 à 1124 et 1131 à 1160 de leur première communication écrite, aux paragraphes 531 à 541 de leur deuxième communication écrite et dans les pièces EC-166, EC-167 (RCC), EC-169 à EC-181, EC-184 à EC-186 et EC-723 à EC-745.[1661] De plus, pour rendre pleinement compte des arguments et des éléments de preuve qu'elles ont présentés, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'ajouter au paragraphe 7.1332 du rapport intérimaire ou ailleurs une description des éléments de preuve qu'elles ont présentés aux paragraphes 545 à 550 de leur deuxième communication écrite.[1662]

6.253 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant ces demandes.

6.254 Il apparaît que les Communautés européennes se plaignent du fait que, selon elles, le Groupe spécial a "relégué" les éléments de preuve qu'elles ont présentés à l'appui de leurs arguments concernant les perspectives d'avenir d'Aérospatiale et de l'industrie aérospatiale en général dans une

[1659] États-Unis, observations sur CE, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 129; faisant référence à CE, DCE, paragraphe 549. En outre, nous notons qu'il a été fait référence à la pièce EC-747 dans le contexte des arguments des Communautés européennes concernant l'avantage conféré par les contributions financières; voir CE, DCE, paragraphe 548.

[1660] États-Unis, observations sur CE, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 130.

[1661] CE, demande de réexamen intérimaire, page 22.

[1662] CE, demande de réexamen intérimaire, page 22.

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

note de bas de page d'une seule phrase.[1663] Cependant, l'analyse des arguments des Communautés européennes dans les paragraphes qui suivent le paragraphe 7.1332 du rapport intérimaire (à savoir les paragraphes 7.1333 à 7.1340 dudit rapport) fait abondamment et en détail référence aux mêmes sections de leurs communications que celles qu'elles demandent maintenant d'inclure dans l'analyse considérablement détaillée qu'elles proposent. Les éléments de preuve auxquels il est fait référence aux paragraphes 545 à 550 de la deuxième communication écrite des Communautés européennes font état de renseignements concernant la situation et les perspectives d'Aérospatiale que les pouvoirs publics français étaient en droit de recevoir en leur qualité d'actionnaire de la société. Il apparaît que ces éléments de preuve ont été présentés afin de démontrer que les pouvoirs publics français, en leur qualité d'unique actionnaire d'Aérospatiale, étaient très bien informés des plans d'action et des perspectives de la société. Compte tenu de ce qui précède, au lieu d'inclure l'analyse détaillée demandée par les Communautés européennes, nous avons révisé la note de bas de page 4125 (qui est maintenant la note de bas de page 4485) pour indiquer que les éléments de preuve en question sont analysés plus en détail aux paragraphes 7.1334 à 7.1340, 7.1355, 7.1359 et 7.1363 (qui sont maintenant les paragraphes 7.1344 à 7.1350, 7.1365, 7.1369 et 7.1373), et nous avons révisé les notes de bas de page de ces paragraphes pour identifier explicitement les pièces auxquelles les Communautés européennes font référence à l'appui des arguments exposés dans ces paragraphes.

3. Paragraphe 7.1336

6.255 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'inclure plusieurs phrases dans une note de bas de page figurant à la fin du paragraphe 7.1336 du rapport intérimaire afin de rendre pleinement compte des arguments et des éléments de preuve qu'elles ont présentés.

6.256 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.257 Nous avons révisé la note de bas de page 4133 (qui est maintenant la note de bas de page 4493) pour mieux rendre compte des arguments des Communautés européennes.

4. Paragraphe 7.1364

6.258 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'ajouter une citation aux "déclarations très pessimistes formulées par la direction dans ses rapports annuels sur les perspectives de reprise à court terme et à moyen terme" auxquelles il est fait référence au paragraphe 7.1364 du rapport intérimaire.

6.259 Les États-Unis ont présenté la liste des éléments de preuve auxquels il est fait référence dans les communications et auxquels le Groupe spécial voudra peut-être se reporter à cet égard.[1664]

[1663] CE, demande de réexamen intérimaire, page 22.

[1664] États-Unis, observations sur CE, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 132 et 133. En particulier, les États-Unis mentionnent les éléments suivants:

- Message de Louis Gallois, Président d'Aérospatiale, dans le rapport annuel d'Aérospatiale pour 1993, selon lequel "{l}es conditions économiques resteront très difficiles en 1994". États-Unis, PCE, paragraphe 603; rapport annuel d'Aérospatiale pour 1993, message du Président, pièce US-300, page 3/3.
- Déclaration de la direction d'Airbus, comme il en est rendu compte dans un article de presse, selon laquelle il y avait des "perspectives médiocres des ventes civiles et militaires pour les deux années suivantes". États-Unis, PCE, paragraphe 603; France rules out Aérospatiale sell-off, Flight International, 9 mars 1994, pièce US-299.
- Déclaration figurant dans le rapport annuel d'Aérospatiale pour 1994, selon laquelle "{a}u plan commercial, l'incertitude de l'année 1995 réside dans le déroulement de la reprise éventuelle de

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

6.260 Les déclarations pessimistes faites par la direction d'Aérospatiale dans ses rapports annuels auxquelles il est fait référence au paragraphe 7.1364 du rapport intérimaire sont celles qui sont spécifiquement décrites au paragraphe 7.1362 du rapport intérimaire, et auxquelles il est fait référence dans les notes de bas de page 4166, 4167, 4168 et 4169 dudit rapport, ce qui a peut-être par mégarde échappé à l'attention des Communautés européennes. Comme nous avons, en fait, traité les questions soulevées par les Communautés européennes, nous rejetons la demande et n'apportons aucune modification à cet égard.

N. QUESTION DE SAVOIR SI LE FINANCEMENT POUR LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE QUE LA COMMISSION EUROPÉENNE ET LES ÉTATS MEMBRES ACCORDENT À AIRBUS CONSTITUE DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES

1. Paragraphe 7.1410

6.261 Les Communautés européennes demandent l'ajout d'une phrase à la fin du paragraphe 7.1410 du rapport intérimaire, rappelant que dans leur réponse à la question n° 279 du facilitateur pendant le processus prévu à l'Annexe V, elles ont exprimé le point de vue selon lequel les allégations des États-Unis visant le programme PROFIT ne relevaient pas du mandat du Groupe spécial.

6.262 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observations sur la demande des Communautés européennes.

6.263 Nous avons révisé le paragraphe 7.1410 (qui est maintenant le paragraphe 7.1421) pour noter la position des Communautés européennes.

2. Troisième phrase du paragraphe 7.1413 et note de bas de page 4292

6.264 Les Communautés européennes notent qu'à la troisième phrase du paragraphe 7.1413 du rapport intérimaire, il est dit qu'elles n'ont pas fourni les renseignements demandés au cours du processus prévu à l'Annexe V "au sujet de la totalité des mesures alléguées" parce qu'elles estimaient que certaines des mesures contestées n'entraient pas dans le champ d'application temporel du différend. Elles demandent que cette phrase soit remaniée afin de rendre compte avec plus d'exactitude de ce qu'elles affirment être le fait qu'elles n'ont pas fourni les renseignements demandés au cours du processus prévu à l'Annexe V au sujet de *deux* seulement des mesures pour la R&DT au motif qu'elles estimaient que ces mesures n'entraient pas dans le champ d'application temporel du différend.[1665]

6.265 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observations sur la demande des Communautés européennes.

---

commandes, en particulier dans le domaine des avions", pièce EC-293; et "les perspectives étaient sombres à court terme en raison de la santé financière fragile de la clientèle des compagnies aériennes"; "Aérospatiale posts FFr 2.3bn loss", Financial Times, 26 mars 1993, pièce US-295.

- Déclaration figurant dans un rapport de 1994 du National Research Council des États-Unis aux termes de laquelle l'optimisme à long terme au sujet du marché des nouveaux aéronefs commerciaux tranche avec le fort pessimisme au sujet des prochaines années, au cours desquelles la plupart des observateurs croient que les ventes continueront de baisser par rapport au sommet atteint en 1992 pendant plusieurs autres années, peut-être jusqu'en 1996. CE, PCE, paragraphe 1119; National Research Council, High Stakes Aviation: U.S.-Japan Technology Linkages in Transport Aircraft, 1994, pages 65 et 66, pièce EC-170.

[1665] CE, demande de réexamen intérimaire, page 23.

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

6.266 Pendant le processus prévu à l'Annexe V, les Communautés européennes ont refusé de fournir des renseignements au sujet de cinq groupes de mesures pour la R&DT: i) dons accordés au titre du 2ème PC: ii) prêts consentis au titre du programme PROFIT; iii) dons pour la R&DT accordés par les pouvoirs publics français entre 1986 et 1994; iv) diverses mesures pour la R&DT concernant l'A350; et v) diverses mesures pour la R&DT alléguées auxquelles les pouvoirs publics des Länder allemands ont participé.[1666] Dans leur première communication écrite, les États-Unis n'ont maintenu leurs allégations qu'en ce qui concerne les trois premiers groupes de mesures. Bien que le libellé utilisé au paragraphe 7.1413 ne soit pas inexact, nous avons révisé ce paragraphe (qui est maintenant le paragraphe 7.1424) pour qu'il soit plus précis en indiquant explicitement les mesures pour lesquelles les Communautés européennes ont refusé de fournir des renseignements pendant le processus prévu à l'Annexe V.

3. Paragraphes 7.1419, 7.1425, 7.1431, 7.1437 et 7.1443

6.267 Les Communautés européennes demandent que les déclarations figurant aux paragraphes 7.1419, 7.1425, 7.1431, 7.1437 et 7.1443 du rapport intérimaire indiquant qu'elles n'ont pas contesté les renseignements à la disposition du public présentés par les États-Unis dans les pièces US-317, US-319, US-314, US-322 et US-324 soient supprimées. Elles estiment que ces déclarations laissent entendre à tort qu'elles ont accepté que les publications présentées par les États-Unis fournissent un compte rendu exact des projets auxquels Airbus a participé. Les Communautés européennes justifient leur demande en se reportant au paragraphe 1231 de leur première communication écrite et à la pièce EC-194 (RCC).[1667]

6.268 Les États-Unis font valoir qu'il apparaît que le seul désaccord dont il est rendu compte au paragraphe 1231 de la première communication écrite des Communautés européennes et dans la pièce EC-194 (RCC) porte sur les sociétés que les Communautés européennes jugent être "pertinentes" et non sur les faits que font ressortir les éléments de preuve présentés par les États-Unis et auxquels il est fait référence aux paragraphes 7.1419, 7.1425, 7.1431, 7.1437 et 7.1443 du rapport intérimaire.[1668]

6.269 Selon nous, les renseignements à la disposition du public présentés par les États-Unis dans les pièces US-317, US-319, US-314, US-322 et US-324 ne sont pas spécifiquement contestés au paragraphe 1231 de la première communication écrite des Communautés européennes et dans la pièce EC-194 (RCC). Les communications des Communautés européennes font plutôt état des projets des entités Airbus "pertinentes" et des versements qui, selon elles, leur ont été accordés au titre des deuxième à sixième programmes-cadres des CE.[1669] Autrement dit, dans leurs communications, les Communautés européennes ne contestent pas, par exemple, que MBB a reçu un financement au titre du deuxième programme-cadre pour le projet ASANCA, comme il est indiqué dans la pièce US-317. Elles rejettent plutôt le point de vue selon lequel les sociétés Airbus "pertinentes", telles qu'elles les ont définies, ont participé à ce projet et ont reçu un financement à ce titre. Nous refusons donc d'apporter les changements demandés par les Communautés européennes aux paragraphes 7.1419, 7.1425, 7.1431, 7.1437 et 7.1443 du rapport intérimaire. Cependant, compte tenu des observations formulées par les Communautés européennes, nous avons apporté des modifications aux

[1666] CE, réponses aux questions du facilitateur désigné au titre de la procédure prévue à l'Annexe V, pièce US-5 (RCC).

[1667] CE, demande de réexamen intérimaire, page 23.

[1668] États-Unis, observations sur CE, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 134 à 136.

[1669] Dans la pièce EC-194, les CE ont fourni des renseignements pour les "entités Airbus" (Airbus Royaume-Uni, Airbus France, Airbus Allemagne, Airbus Espagne, Airbus S.A.S et les opérations "Airbus" des sociétés qui les ont précédées) ainsi que pour les "entités autres qu'Airbus telles que" (EADS Allemagne, GIE EADS CCR, GIE Airbus Industrie et BAE Systems).

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

paragraphes 7.1416, 7.1422, 7.1428, 7.1434 et 7.1440 (qui sont maintenant les paragraphes 7.1427, 7.1433, 7.1439, 7.1445 et 7.1451), de façon que les arguments formulés par les Communautés européennes ne donnent pas lieu à une interprétation erronée.

4. Paragraphes 7.1416 à 7.1445

6.270 Les Communautés européennes affirment que les projets indiqués dans les notes de bas de page 4307, 4325, 4340, 4356 et 4373 du rapport intérimaire ne sont pas liés aux LCA et que, pour cette raison, ils devraient être exclus des constatations concernant les versements faits à Airbus au titre des deuxième à sixième accords-cadres des CE. Elles demandent au Groupe spécial de s'attacher plutôt aux renseignements figurant dans les pièces EC-969, 970, 971, 972 et 993 (qui sont toutes désignées comme RCC).[1670]

6.271 Les États-Unis font valoir que dans leur demande, les Communautés européennes réaffirment simplement l'argument qu'elles ont formulé dans leur réponse à la question n° 277 du Groupe spécial et que, pour cette seule raison, il faudrait rejeter leur demande. En outre, ils font valoir que, tout comme dans cette réponse, les Communautés européennes ne mentionnent aucune de leurs communications où sont analysés les éléments de preuve présentés au Groupe spécial qui étaieraient leur affirmation de non-pertinence. Les États-Unis demandent donc au Groupe spécial de rejeter la demande des Communautés européennes.[1671]

6.272 Nous rappelons que, dans la question n° 277, nous avons, entre autres, demandé aux Communautés européennes "de fournir une ventilation de tous les projets liés aux LCA" au titre de chacun de leurs programmes-cadres en cause. Dans leur réponse, les Communautés européennes ont d'abord fait référence aux pièces EC-189 à EC-193 (qui sont toutes désignées comme RCC), qu'elles avaient déjà présentées, en disant que les renseignements qui y figuraient étaient trop exhaustifs au sens où ils comprenaient "tous les projets auxquels les sociétés pertinentes avaient participé – qu'ils aient ou non été considérés comme pertinents pour les LCA". Cependant, elles n'ont pas indiqué quels étaient parmi les projets énumérés dans ces pièces ceux qui n'étaient pas "pertinents pour les LCA". Les Communautés européennes ont ensuite fait référence aux pièces EC-968 à EC-972 (qui sont toutes désignées comme RCC), en disant qu'elles contenaient des "renseignements sur les versements concernant … d'autres entités … qui énuméraient dans le détail la contribution des CE à chaque projet et les montants reçus par chacune de ces entités". Elles n'ont pas non plus spécifiquement indiqué lesquels des projets énumérés étaient (ou n'étaient pas) "pertinents pour les LCA". Si nous comparons les deux séries de pièces, nous notons qu'elles ne diffèrent que dans la mesure où la dernière série de pièces indique le montant du financement versé aux entités que les Communautés européennes ne considèrent pas être des entités Airbus "pertinentes". Autrement dit, les mêmes projets sont indiqués dans les deux séries de pièces.

6.273 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de s'appuyer sur les pièces EC-969 à EC-972 et EC-993 pour identifier les projets liés aux LCA pertinents. Or ces pièces énumèrent plusieurs projets dont les Communautés européennes affirment maintenant qu'ils n'étaient **pas** en fait liés aux LCA, à savoir: EUROMESH et All Electric Aircraft (2ème programme-cadre); BRAIN, CRASHWORTHINESS et IMAGES 2000 (3ème programme-cadre); ENHANCE, EDAVCOS, ELGAR, EUROSUP, ISAWARE et PROFOCE (4ème programme-cadre); C-WAKE (5ème programme-cadre); et TATEM et SMIST (6ème programme-cadre). Les autres projets énumérés dans les notes de bas de page 4307, 4325, 4340, 4356 et 4373 du rapport intérimaire, dont les Communautés européennes affirment maintenant qu'ils n'étaient pas liés aux LCA, ne figurent pas

[1670] CE, demande de réexamen intérimaire, page 23.
[1671] États-Unis, observations sur CE, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 137.

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

dans les pièces EC-189 à EC-193, même si les Communautés européennes ont qualifié ces pièces de "trop exhausti{ve}s" au sens où elles énuméraient des projets qui n'étaient pas liés aux LCA.

6.274 Presque tous les projets indiqués dans les notes de bas de page 4307, 4325, 4340, 4356 et 4373 du rapport intérimaire sont énumérés dans la pièce EC-194 (RCC). Cependant, les Communautés européennes n'ont pas fait référence à cette pièce dans leur réponse à la question n° 277 du Groupe spécial. De plus, à la première page de cette pièce, elles cherchent à expliquer les divergences entre les listes figurant dans cette pièce et les pièces présentées par les États-Unis. Or, dans leurs explications, les Communautés européennes n'indiquent pas quels sont parmi les projets énumérés ceux qui ne sont pas liés aux LCA.

6.275 Ayant soigneusement examiné les communications des Communautés européennes, et compte tenu de l'analyse ci-dessus, nous rejetons donc la demande de révision des notes de bas de page 4307, 4325, 4340, 4356 et 4373 du rapport intérimaire formulée par les Communautés européennes.

5. Paragraphes 7.1425, 7.1427, 7.1430, 7.1431, 7.1433, 7.1442, 7.1443 et 7.1445

6.276 Les Communautés européennes affirment qu'elles ont fourni le montant total du financement reçu par "toutes les sociétés pertinentes" et "toutes les autres entités demandées par le Groupe spécial" au titre des troisième, quatrième et sixième programmes-cadres des CE dans les pièces EC-193 (RCC), EC-969 (RCC), EC-970 (RCC), EC-972 (RCC) et EC-993 (RCC). Elles affirment que ces pièces confirment que les contributions indiquées dans les notes de bas de page 4324, 4325, 4326, 4340, 4341, 4372, 4373 et 4374 du rapport intérimaire n'ont pas en fait été versées. Elles demandent donc que les références faites "entre autres" aux projets BRAIN, IMAGES 2000, ENHANCE, EDAVCOS, ELGAR, EUROSUP, ISAWARE, PROFOCE, SMIST et TATEM soient supprimées de ces notes de bas de page et qu'en conséquence, une modification soit apportée au nombre et à la valeur des projets et contributions indiqués aux paragraphes 7.1425, 7.1427, 7.1430 à 7.1433 et 7.1445 du rapport intérimaire.[1672]

6.277 Les États-Unis font valoir que la demande des Communautés européennes se ramène essentiellement à reprendre l'argument formulé dans leur réponse à la question n° 277 du Groupe spécial. Ils rappellent que dans leurs observations sur la réponse des Communautés européennes à cette question, ils ont noté que les Communautés européennes n'avaient pas, d'après leurs allégations, divulgué le montant du financement accordé à plusieurs entités Airbus dans 64 des 145 projets de R&DT financés grâce aux programmes-cadres. Les États-Unis font observer que le rapport intérimaire souscrit, du moins en partie, à leur évaluation des faits. En conséquence, ils demandent au Groupe spécial de rejeter la demande des Communautés européennes.[1673]

6.278 Comme il est indiqué dans le rapport intérimaire, le point de départ de nos constatations sur la valeur des contributions reçues par Airbus au titre des troisième, quatrième et sixième programmes-cadres des CE était la liste des projets présentés par les États-Unis dans les pièces US-314, 317 et 319. Ces pièces contiennent des résumés, publiés par la Commission européenne, des projets liés à l'aéronautique soutenus au titre de chacun des programmes-cadres pertinents des CE, qui dressent, pour chaque projet, la liste des participants, garants, coordonnateurs et partenaires individuels. Les projets énumérés dans les notes de bas de page 4324, 4325, 4326, 4340, 4341, 4372, 4373 et 4374 du rapport intérimaire, que les Communautés européennes nous demandent de ne pas prendre en considération et de supprimer du rapport intérimaire, ont été indiqués dans les pièces US-314, 317 et 319; et dans chaque cas, une ou plusieurs entités Airbus étaient identifiées

[1672] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 23 et 24.
[1673] États-Unis, observations sur CE, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 138 et 139.

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

comme participants, garants, coordonnateurs et/ou partenaires. Cependant, les Communautés européennes n'ont fourni aucun détail sur les versements reçus par ces entités Airbus au titre de ces programmes. Bien qu'elles soutiennent que ces entités Airbus n'ont reçu aucune contribution au titre des projets pertinents, elles n'ont pas expliqué pourquoi elles étaient énumérées dans les résumés des projets à la disposition du public établis par la Commission européenne. En l'absence d'explications circonstanciées des Communautés européennes, chaque entité identifiée a été considérée dans le rapport intérimaire comme un bénéficiaire du financement pour la R&DT accordé au titre de chaque projet pertinent. En conséquence, nous rejetons la demande de modification des notes de bas de page 4324, 4325, 4326, 4340, 4341, 4372, 4373 et 4374 et des paragraphes 7.1425, 7.1427, 7.1430 à 7.1433 et 7.1445 du rapport intérimaire formulée par les Communautés européennes.

6. Paragraphes 7.1436, 7.1437 et 7.1439

6.279 Les Communautés européennes expliquent que les contributions énumérées dans les pièces EC-968 à EC-972 (qui sont toutes désignées comme RCC) qui ont été reçues par "BAE Systems" correspondent à toutes les contributions reçues par toutes les divisions de BAE Systems (y compris BAE (Operations) Ltd.), telles qu'elles existaient au moment pertinent. En particulier, elles notent qu'un don de **[***]** euros accordé à BAE Systems pour le projet C-Wake au titre du cinquième programme-cadre figure dans la pièce EC-971 (RCC). Par conséquent, elles demandent que la référence faite au projet "C-Wake" soit supprimée du paragraphe 7.1436 et des notes de bas de page 4356 et 4357 du rapport intérimaire et qu'une modification soit en conséquence apportée au nombre et à la valeur pertinents des projets et contributions indiqués aux paragraphes 7.1437 et 7.1439 du rapport intérimaire.[1674]

6.280 Les États-Unis demandent au Groupe spécial de refuser la demande des Communautés européennes pour les mêmes raisons que celles pour lesquelles, font-ils valoir, le Groupe spécial devrait refuser la demande précédente des Communautés européennes.[1675]

6.281 La demande des Communautés européennes se rapporte à ce qui est effectivement une différence dans la façon dont elles ont décrit les sociétés BAE ayant reçu des fonds au titre du programme-cadre ("BAE Systems") et la façon dont la société BAE pertinente est désignée dans les renseignements à la disposition du public ("BAE (Operations) Ltd"). Nous acceptons l'explication fournie par les Communautés européennes et nous avons modifié nos constatations pour rendre compte du montant attribué à BAE (Operations) Ltd, qui est désignée dans la pièce EC-971 (RCC) comme "BAE Systems".

7. Paragraphe 7.1461

6.282 Les Communautés européennes sont d'avis qu'au lieu d'attribuer à Airbus le montant total du financement de la recherche aéronautique fourni par les pouvoirs publics français à tous les bénéficiaires entre 1986 et 1993, il serait plus approprié de "remédier au manque perçu d'éléments de preuve" concernant le montant du soutien accordé par les pouvoirs publics français à Airbus, en attribuant à celle-ci **[***]** du montant total des fonds versés à tous les bénéficiaires entre ces deux années. Cela représenterait la même proportion du financement total des projets aéronautiques accordé par les pouvoirs publics français dans les années 1994 à 2005 que celle effectivement reçue par Airbus au cours de ces mêmes années, ce que confirme, selon les Communautés européennes, la pièce EC-209 (RCC).[1676]

[1674] CE, demande de réexamen intérimaire, page 24.
[1675] États-Unis, observations sur CE, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 138 et 139.
[1676] CE, demande de réexamen intérimaire, page 24.

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

6.283 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observations sur la demande des Communautés européennes.

6.284 Nous rappelons que dans la question n° 278, le Groupe spécial a spécifiquement demandé aux Communautés européennes de fournir une "une ventilation de tous les projets liés aux LCA d'Airbus financés par les pouvoirs publics français entre 1986 et 1993". Les Communautés européennes ne l'ont pas fait parce qu'elles ont dit que ni les pouvoirs publics français ni Airbus n'avaient pu localiser les contrats pertinents. Les Communautés européennes ont plutôt jugé que la proportion du financement total des pouvoirs publics qu'Airbus aurait reçue aurait été "très inférieur{e}" aux 391 millions d'euros allégués, citant à l'appui de cette conclusion le fait qu'Airbus n'avait reçu que **[***]** millions d'euros sur les 809 millions d'euros accordés à tous les bénéficiaires entre 1994 et 2005. Au paragraphe 7.1461 du rapport intérimaire, nous avons rejeté la réponse des Communautés européennes en observant, entre autres, ce qui suit:

> "la raison donnée par les CE pour expliquer le fait qu'elles n'ont pas présenté les renseignements demandés et l'approche qu'elles suggèrent au Groupe spécial d'adopter pour obtenir un chiffre approprié concernant la R&DT ne sont pas satisfaisantes. … nous rappelons que dans les cas où une partie refuse de fournir les renseignements demandés par un groupe spécial, ce dernier a toute latitude pour tirer des déductions de la configuration globale des faits portés à sa connaissance".

6.285 Les Communautés européennes demandent maintenant au Groupe spécial de reconsidérer ses constatations et de conclure qu'il serait approprié d'attribuer à Airbus **[***]** du montant total des fonds accordés à tous les bénéficiaires entre 1986 et 1993, à savoir **[***]** sur les 391 millions d'euros, plutôt que la totalité de ce montant. Cependant, dans leur demande, les Communautés européennes ne font état d'aucun fait qui semblerait indiquer que le financement reçu par Airbus au cours de la période pertinente (1986-1993) représentait une proportion identique ou similaire de la totalité des fonds accordés à tous les bénéficiaires à celle qu'elle a effectivement reçue au cours de la période suivante (1994-2006). Elles ne font donc référence à aucun fait pour étayer leur point de vue selon lequel il serait approprié d'attribuer à Airbus **[***]** du montant total des fonds accordés par les pouvoirs publics français entre 1986 et 1993 plutôt qu'une autre proportion inférieure à 100 pour cent. Nous rejetons donc la demande des Communautés européennes.

8. Paragraphe 7.1481

6.286 Les Communautés européennes demandent que le paragraphe 7.1481 du rapport intérimaire soit modifié pour rendre compte de ce qu'elles affirment être un argument "directement pertinent pour l'analyse de l'avantage" effectuée au paragraphe 7.1491 du rapport intérimaire, qu'elles ont formulé au paragraphe 630 de leur deuxième communication écrite.[1677]

6.287 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observations sur la demande des Communautés européennes.

6.288 La demande des Communautés européennes est axée sur la partie soulignée de l'extrait ci-dessous du paragraphe 630 de leur deuxième communication écrite:

> "Les Communautés européennes confirment que le montant total du soutien à la R&T qui avait été *affecté* à Airbus SAS au titre des programmes *Luftfahrtforschungsprogramm* (LUFO) I à III au 1er juillet 2005 pour la période se terminant en 2007 est de **[***]**.{} Cependant, Airbus SAS n'a aucune garantie de

[1677] CE, demande de réexamen intérimaire, page 24.

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

> financement. Le montant *versé* dépend du montant des coûts admissibles engagés par Airbus Allemagne." (non souligné dans l'original, note de bas de page omise).

Selon nous, il n'y a rien dans cette déclaration qui puisse raisonnablement être considéré comme "directement pertinent" pour la question de l'avantage analysée au paragraphe 7.1491 du rapport intérimaire. En fait, absolument rien dans ce paragraphe n'indique que la déclaration à laquelle les Communautés européennes font maintenant référence visait à exposer leurs vues sur la question de savoir si les fonds affectés au titre du programme LuFo III, mais non versés, conféraient un quelconque avantage à Airbus. Nous refusons donc d'apporter les changements demandés.

9. Paragraphes 7.1502, 7.1551 et 7.1552

6.289 Les Communautés européennes demandent que la référence faite à "... et les États membres des CE …" et à "… et par les États membres des CE …" soit supprimée des paragraphes 7.1502 et 7.1551, et 7.1552, respectivement, du rapport intérimaire, notant à cet égard que les programmes-cadres des CE sont uniquement financés par le budget des CE et les fonds versés par la Commission européenne.[1678]

6.290 Les États-Unis n'ont pas formulé d'observations sur la demande des CE.

6.291 Nous avons modifié les paragraphes 7.1502, 7.1551 et 7.1552 (qui sont maintenant les paragraphes 7.1513, 7.1562 et 7.1563) pour en retirer la référence faite à "… et les États membres des CE …" et à "… et par les États membres des CE …".

O. EFFETS DÉFAVORABLES

1. Paragraphe 7.1610

6.292 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier la deuxième phrase du paragraphe 7.1610 du rapport intérimaire pour indiquer que c'est la société britannique BAe, et non le Royaume-Uni, qui a rejoint le consortium Airbus en 1979. Elles demandent également au Groupe spécial de modifier la troisième phrase de ce paragraphe en omettant le Royaume-Uni, parce que BAE Systems n'a pas fusionné avec EADS.

6.293 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.294 Les Communautés européennes ont effectivement raison en ce qui concerne les deux aspects de leur demande, et nous avons donc modifié le paragraphe 7.1610 (maintenant le paragraphe 7.1621) pour rendre compte fidèlement des faits.

2. Paragraphe 7.1664

6.295 Les États-Unis demandent que, pour rendre compte fidèlement du rapport de groupe spécial cité, l'expression "produit subventionné" figurant aux lignes 14 et 16 du paragraphe 7.1664 du rapport intérimaire soit remplacée par l'expression "produit faisant l'objet d'un dumping".[1679]

6.296 Les Communautés européennes souscrivent à la demande des États-Unis.[1680]

[1678] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 24 et 25.
[1679] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 23.
[1680] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 11.

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

6.297 Le rapport de groupe spécial en cause portait sur une enquête du Département du commerce des États-Unis concernant un dumping allégué, et nous avons donc apporté les changements demandés au paragraphe 7.1664 (qui est maintenant le paragraphe 7.1675) pour rendre compte fidèlement des faits de ce différend.

3. Paragraphe 7.1693, note de bas de page 4785

6.298 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier la note de bas de page 4785 du rapport intérimaire pour indiquer que le dernier A300 a été livré en juillet 2007, tandis que le dernier A310 a été livré en 1993, affirmant que ce changement rend compte de manière plus exacte de la date des dernières livraisons de ces aéronefs, et demandent qu'une précision similaire soit apportée au paragraphe 7.1963 du rapport intérimaire.[1681]

6.299 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.300 Les Communautés européennes ne citent aucune source pour l'année 1993 s'agissant de la dernière livraison de l'A310. Selon les renseignements provenant d'Airclaims que celles-ci ont présentés, sept aéronefs A310 ont été commandés en 1993 et 1995, et neuf aéronefs A310 ont été livrés à des clients entre 1994 et 1998.[1682] De plus, la note de bas de page 4785 et le paragraphe 7.1963 du rapport intérimaire ne font pas référence à des dates de livraison, mais bien à des dates de production. Les Communautés européennes n'expliquent pas pourquoi elles proposent de substituer des dates de livraison aux dates de production mentionnées. En l'absence de tout élément de preuve corroborant l'affirmation des Communautés européennes au sujet de la date à laquelle le dernier A310 a été livré, cette date étant contredite par des renseignements dont dispose le Groupe spécial, et en l'absence de toute raison justifiant la prise en compte de la date de dernière livraison au lieu de la date de dernière production mentionnée par le Groupe spécial, nous rejetons la demande des Communautés européennes.

4. Paragraphes 7.1741 à 7.1747

6.301 Les États-Unis font observer que dans le cadre de l'évaluation du point de savoir si les importations de LCA de Boeing ont été détournées du marché communautaire, les paragraphes 7.1742 à 7.1747 du rapport intérimaire reproduisent des données qu'ils ont présentées sur la quantité de LCA livrés. Ils signalent toutefois que même si le Groupe spécial a fait observer, au paragraphe 7.1729 du rapport intérimaire, que les États-Unis avaient également présenté des données sur la valeur des LCA livrés (mesurée d'après les prix de catalogue) sur le marché communautaire, l'analyse effectuée au paragraphe 7.1741 du rapport intérimaire ne rend pas compte du fait que ces données ont été examinées, tandis que le paragraphe 7.2103 du rapport intérimaire précise que le Groupe spécial a effectivement examiné des données comparables relatives à la part de marché mesurée d'après la valeur dans le contexte de son analyse du dommage important.[1683] Les États-Unis réitèrent leur point de vue, tel qu'ils l'avaient exposé au cours de la procédure, selon lequel "la similitude des parts de marché estimées d'après la valeur et le volume semble indiquer que les sociétés vendent des gammes assez similaires d'aéronefs de grande valeur et d'aéronefs de faible valeur, quel que soit le moment choisi dans le temps".[1684] Ils affirment donc que la similitude des tendances quant à la part de marché, qu'elle soit mesurée d'après la quantité d'aéronefs ou d'après la valeur estimée (aux prix de catalogue) des aéronefs corrobore la validité des données relatives aux unités livrées sur lesquelles le Groupe

[1681] CE, demande de réexamen intérimaire, page 25.
[1682] Pièce EC-21.
[1683] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 24.
[1684] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 25, citant États-Unis, PCE, paragraphe 734.

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

spécial s'est fondé et confirme que l'analyse du Groupe spécial, qui repose sur les unités livrées, n'est pas faussée par des changements dans le mélange relatif d'aéronefs de grande valeur et d'aéronefs de faible valeur appartenant à la catégorie unique des produits LCA. Les États-Unis laissent entendre que l'analyse du détournement qui est faite dans le rapport intérimaire serait plus solide s'il était tenu compte des données relatives à la part de marché fondées sur la valeur.[1685]

6.302 Les Communautés européennes conviennent avec les États-Unis de la nécessité d'avoir des constatations factuelles subsidiaires concernant les parts de marché sur le marché communautaire, rappelant leur propre demande de constatations factuelles subsidiaires.[1686] Elles estiment toutefois que le Groupe spécial devrait formuler des constatations factuelles subsidiaires sur les parts de marché fondées sur la valeur non seulement pour le marché communautaire, comme le demandent les États-Unis, mais aussi pour les marchés de pays tiers en cause dans le différend pour des groupes spécifiques de produits, réitérant leur point de vue selon lequel de telles constatations factuelles subsidiaires aideraient l'Organe d'appel à compléter l'analyse dans le cas où il infirmerait les constatations du Groupe spécial. À cette fin, les Communautés européennes ont présenté, dans leurs observations sur la demande de réexamen intérimaire des États-Unis, une série de tableaux qui présentent des données relatives à la part de marché mesurée d'après la valeur. Elles expliquent la méthode qu'elles ont utilisée pour préparer ces tableaux, et citent les sources des données qu'elles présentent. Elles demandent au Groupe spécial de formuler des constatations factuelles subsidiaires basées sur ces données pour tous les marchés nationaux en cause i) couvrant tous les LCA et ii) ventilées d'après les groupes de produits LCA qu'elles ont suggérés.

6.303 En ce qui concerne la demande des États-Unis, nous faisons observer que dans notre analyse du détournement du marché communautaire ou de l'entrave sur ce marché, nous avons mis l'accent sur les livraisons de LCA en tant que mesure appropriée, comme les États-Unis l'avaient fait valoir, et non sur les commandes, comme les Communautés européennes l'avaient fait valoir.[1687] Les États-Unis avaient présenté des renseignements sur les livraisons basés à la fois sur les quantités de LCA livrés et sur la valeur mesurée d'après les prix de catalogue pour corroborer leur affirmation selon laquelle Airbus et Boeing "vend[aient] des gammes assez similaires d'aéronefs de grande valeur et d'aéronefs de faible valeur, quel que soit le moment choisi dans le temps".[1688] Les Communautés européennes n'ont pas contesté cette affirmation. De plus, elles n'ont pas fait valoir que les tendances quant à la part de marché mesurée d'après le nombre de livraisons étaient faussées par des changements dans la gamme relative de LCA de grande valeur et de LCA de faible valeur constituant le produit similaire unique dont le Groupe spécial a tenu compte dans son analyse. Par conséquent, nous n'avons pas jugé nécessaire de formuler des constatations au sujet de la part de marché sur le marché communautaire d'après la valeur des LCA livrés, et nous ne l'avons pas fait. De plus, comme il est mentionné ailleurs dans le rapport intérimaire, les prix de catalogue des LCA ne constituent pas une mesure exacte du prix des LCA effectivement vendus et livrés et, partant, il est loin d'être sûr que les renseignements relatifs à la valeur de la part de marché, mesurée d'après le prix de catalogue des LCA vendus, soient particulièrement valables. Nous rejetons donc la demande des États-Unis.

[1685] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 26.
[1686] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, pages 25 à 30. Voir les paragraphes 6.305 à 6.314 ci-après.
[1687] Rapport intérimaire, paragraphes 7.1734 à 7.1739.
[1688] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 25, citant États-Unis, PCE, paragraphe 734.

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

6.304 S'agissant de la demande des Communautés européennes, nous la rejetons pour les mêmes raisons que celles qui sont exposées ci-après dans le contexte de notre décision de rejeter l'autre demande présentée par les Communautés européennes à cet égard.[1689]

5. Paragraphes 7.1762 à 7.1781

6.305 Les Communautés européennes font observer que le rapport intérimaire fait état aux paragraphes 7.1762 à 7.1781 de l'évolution des parts de marché entre 2001 et 2006 sur les marchés de pays tiers pris individuellement sur une base agrégée. Elles demandent au Groupe spécial de formuler des constatations subsidiaires en ce qui concerne l'évolution des parts de marché sur les marchés de pays tiers pris individuellement sur la base des groupes de produits qu'elles avaient suggérés au cours de la procédure. Les Communautés européennes affirment que ces constatations factuelles subsidiaires permettraient à l'Organe d'appel de compléter l'analyse dans le cas où il serait en désaccord avec les constatations du Groupe spécial ayant trait aux produits. Elles estiment que leurs arguments devraient être exposés de façon détaillée dans le rapport d'une manière juste et équilibrée, et avancent qu'il faut pour cela présenter les données par groupe de produits sous forme de tableaux. Elles mentionnent également qu'elles n'étaient pas au courant des critiques formulées par le Groupe spécial dans le rapport intérimaire concernant les données qu'elles avaient présentées. Plus précisément, les Communautés européennes font référence aux observations du Groupe spécial selon lesquelles: i) elles n'ont pas compté les livraisons des Boeing 747, ii) elles n'ont pas compté les livraisons des Boeing 757 sur le marché communautaire et iii) elles ont traité les livraisons à une société de location comme des livraisons dans le pays de la société de location et non comme des livraisons dans le pays de la compagnie aérienne exploitante. Elles font observer que le Groupe spécial ne leur avait pas demandé de présenter les données sous cette forme.

6.306 Les Communautés européennes ont présenté dans leur demande de réexamen du rapport intérimaire des tableaux exposant l'évolution des parts de marché sur les marchés de pays tiers pris individuellement par groupe de produits qui remédient aux critiques susmentionnées du Groupe spécial, et demandent à celui-ci d'utiliser ces données, ou d'établir lui-même ces données à partir des éléments de preuve versés au dossier, pour i) consigner les arguments des Communautés européennes et ii) formuler des constatations factuelles subsidiaires concernant l'évolution des parts de marché sur les marchés nationaux en question, ventilées par produit.[1690] Les Communautés européennes font observer que la source des données qu'elles présentent, Airclaims, n'a jamais été contestée, et que les deux parties, tout comme que le Groupe spécial, se sont fondées sur les données provenant de cette source.

6.307 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes et demandent au Groupe spécial de refuser d'incorporer dans le rapport final les tableaux présentés par les Communautés européennes, et de refuser de formuler des constatations factuelles subsidiaires fondées sur ces tableaux.[1691] Ils soutiennent que les critiques formulées par le Groupe spécial à l'égard de la méthode de comptage des Communautés européennes n'ont pas dû être une surprise pour celles-ci, étant donné que ces questions méthodologiques ont constitué des points litigieux entre les parties. Ils soulignent à cet égard, par exemple, que les Communautés européennes ont spécifiquement fait valoir

[1689] Voir ci-après, à partir du paragraphe 6.309.

[1690] CE, demande de réexamen intérimaire, pages 25 à 30. Bien que les paragraphes mentionnés dans les observations des CE fassent état de l'examen de l'évolution des parts de marché sur les marchés de pays tiers pris individuellement auquel le Groupe spécial a procédé, les CE ont également présenté de nouveaux tableaux de données pour le marché communautaire, que le Groupe spécial a examinés aux paragraphes 7.1727 à 7.1747 du rapport intérimaire, sans qu'il soit plus amplement question de ces données dans leur demande de réexamen intérimaire.

[1691] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 140.

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

que les livraisons effectuées par l'entremise de sociétés de location devraient être exclues du calcul des parts de marché[1692], et que le point de savoir si les livraisons des Boeing 747 étaient pertinentes pour des allégations de détournement et d'entrave, ou même pour quelque allégation de préjudice grave que ce soit, avait été abordé en détail par les deux parties.[1693] Les États-Unis estiment donc que le Groupe spécial n'a pas privé les Communautés européenne de la possibilité de faire valoir leurs arguments, mais a plutôt décidé que l'approche méthodologique que celles-ci avaient choisie pour présenter les données relatives aux aéronefs livrés n'était pas appropriée.

6.308 Les États-Unis font observer que, comme les Communautés européennes l'affirment, les données qui ont servi à établir les tableaux qu'elles viennent de présenter ne sont pas contestées et figurent dans le dossier dont dispose le Groupe spécial. De l'avis des États-Unis, toutefois, le fait de présenter ces données sous forme de tableaux selon une série d'hypothèses méthodologiques plutôt qu'une autre ne consiste pas simplement à réarranger les éléments de preuve, mais revient en fait à formuler un argument au sujet du sens des éléments de preuve dans un contexte juridique bien précis. Selon les États-Unis, le fait que le Groupe spécial a rejeté les arguments des Communautés européennes dans le rapport intérimaire ne donne pas à celles-ci une nouvelle possibilité de présenter sous un jour nouveau leurs arguments au stade du réexamen intérimaire ni de présenter leurs arguments différemment, en fonction des décisions rendues par le Groupe spécial sur les questions méthodologiques.[1694] Les États-Unis estiment que le fait d'inclure les tableaux que les Communautés européennes ont joints à leur demande de réexamen intérimaire impliquerait, à tort, que celles-ci ont formulé des arguments en ce qui concerne l'article 6.3 a) et b) au cours de la procédure sur la base de ces données, telles qu'elles sont présentées dans les nouveaux tableaux, ce que les Communautés européennes n'ont pas fait. Les États-Unis demandent donc au Groupe spécial de rejeter la demande des Communautés européennes.[1695]

6.309 Bien que les Communautés européennes disent de la présentation des données sur les parts de marché dans le rapport intérimaire qu'elle "ren{d} compte des arguments formulés par les États-Unis"[1696], en fait il est clair que cette présentation traduit nos propres conclusions au sujet du produit subventionné et du produit similaire pertinents dans le présent différend. Après avoir conclu que le produit subventionné et le produit similaire pertinents étaient constitués de tous les LCA d'Airbus et de tous les LCA de Boeing, respectivement[1697], nous avons examiné les éléments de preuve en fonction de ce produit unique, comme il est mentionné au paragraphe 7.1731 du rapport intérimaire. Nous avons suivi la même approche en ce qui concerne notre examen de la part de marché sur les marchés de pays tiers pris individuellement, comme mentionné au paragraphe 7.1749 du rapport intérimaire. En examinant la question de la part de marché, nous avons utilisé les données présentées par les États-Unis, dont l'exactitude n'a pas été contestée par les Communautés européennes, car elles étaient conformes à notre propre conception du produit subventionné et du produit similaire pertinents, ce qui n'était pas le cas des données présentées par les Communautés européennes. Les Communautés européennes avaient présenté des données sur la part de marché ventilées d'après les groupes de produits dont elles avaient dit que le Groupe spécial devrait constater qu'ils constituaient un produit subventionné et un produit similaire distincts dans le présent différend. Comme nous avons rejeté cette approche, les données des Communautés européennes telles qu'elles

[1692] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 141, citant, par exemple, CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 333, 334, 350, 357, 358, 364, 382 et 389. Les États-Unis ont exprimé leur désaccord. États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 275 à 277.

[1693] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 141, citant, par exemple, CE, PCE, paragraphes 1670 à 1757; États-Unis, DCE, paragraphes 654 à 656.

[1694] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 142.

[1695] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 143.

[1696] CE, demande de réexamen intérimaire, page 25.

[1697] Rapport intérimaire, paragraphes 7.1639 à 7.1669.

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

ont été présentées ne pouvaient pas servir de fondement à notre analyse de la part de marché. Malgré tout, nous avons examiné les données des Communautés européennes, et avons conclu "qu'elles présent{aient} un tableau inexact et incomplet des livraisons de LCA sur le marché communautaire entre 2001 et 2006", et exprimé certaines préoccupations au sujet de la méthode de comptage utilisée par les Communautés européennes pour présenter les données en question.[1698]

6.310 Bien que les Communautés européennes mentionnent qu'elles ont été surprises par les critiques que nous avons formulées au sujet des données qu'elles avaient présentées, ces critiques ne se rapportaient pas à la présentation des données d'après les groupes de produits préconisés par les Communautés européennes au cours de la procédure, mais plutôt à la méthode de comptage qu'elles avaient utilisée pour établir les tableaux présentés.[1699] De plus, certaines de ces questions méthodologiques ont fait l'objet d'arguments de la part les parties, y compris un long argument sur le point de savoir si le Boeing 747 et l'Airbus A380 étaient un tant soit peu pertinents pour l'examen des allégations des États-Unis. Les Communautés européennes ont fait valoir pendant toute la procédure que le Groupe spécial ne devrait pas considérer que le Boeing 747 était similaire à l'un quelconque des LCA d'Airbus, ni considérer que l'Airbus A380 était similaire à l'un quelconque des LCA de Boeing, points de vue que les États-Unis ont contestés et que nous avons en définitive rejetés en constatant l'existence d'un seul produit subventionné et d'un seul produit similaire. En outre, les Communautés européennes ont semblé dire que les livraisons par des sociétés de location ne devraient pas être incluses dans le calcul de la part de marché[1700], tandis que les États-Unis ont adopté le point de vue contraire.[1701] Le fait que les Communautés européennes présentent maintenant des données dans lesquelles elles incluent les livraisons des Boeing 747 et les livraisons par des sociétés locations dans leur tableau des livraisons sur les différents marchés examinés est incompatible avec les positions qu'elles ont défendues pendant toute la procédure. À notre avis, cela démontre que les nouvelles données présentées sous forme de tableaux ne consignent pas, en fait, les arguments des Communautés européennes tels qu'ils ont été formulés au cours de la procédure.

6.311 Nous convenons avec les États-Unis que la présentation des données à partir d'un ensemble bien précis d'hypothèses sous-jacentes constitue effectivement la présentation d'un argument dans un contexte juridique bien précis, et non simplement une question d'organisation des données. Il nous apparaît clairement que la présentation de nouveaux arguments, ce que les nouvelles données mises sous forme de tableaux par les Communautés européennes font effectivement, n'est pas acceptable au

[1698] Rapport intérimaire, paragraphe 7.1745. Voir aussi le rapport intérimaire, paragraphe 7.1767, dans lequel nous avons relevé que "[l]es données présentées par les CE en ce qui concerne les livraisons sur les marchés de pays tiers posent les mêmes problèmes que les renseignements qu'elles ont présentés pour les livraisons sur le marché communautaire".

[1699] Nous faisons observer que nous avons effectué une vérification aléatoire des nouveaux chiffres ayant trait au nombre de LCA livrés, et lorsqu'ils sont agrégés pour s'accorder avec nos conclusions concernant le produit subventionné et le produit similaire, ils ne correspondent pas aux mêmes chiffres que les données sur les livraisons sur lesquelles nous nous sommes fondés dans le rapport intérimaire. Les Communautés européennes n'ont jamais contesté les chiffres sur les livraisons présentés par les États-Unis sur lesquels nous nous sommes fondés. Lorsque nous avons examiné les données telles qu'elles avaient été initialement soumises par les Communautés européennes, nous avons effectué un exercice similaire d'agrégations. Cet exercice s'est soldé par des différences plus prononcées par rapport aux données présentées par les États-Unis, sur lesquelles nous nous sommes fondés, que l'agrégation des nouvelles données, mais ces dernières font encore ressortir des différences. Par conséquent, pour servir de fondement à des constatations factuelles, les nouvelles données devraient, selon nous, être examinées attentivement en vue de déterminer la ou les raisons de ces écarts. À notre avis, cette action devrait nécessairement inclure les points de vue des États-Unis, si nous devions emprunter cette voie.

[1700] Par exemple, CE, réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 333, 334, 350, 357, 358, 364, 382 et 389.

[1701] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 207 du Groupe spécial, paragraphes 654 à 656.

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

stade du réexamen intérimaire de la procédure. Comme les Communautés européennes elles-mêmes le font valoir dans un contexte différent, une partie ne peut pas modifier ses arguments à ce stade de la procédure, et le Groupe spécial n'a pas le droit de présenter de manière inexacte les arguments d'une partie dans son rapport.[1702] Il serait, à notre avis, tout à fait inopportun que nous formulions des constatations subsidiaires sur la base de ces nouvelles données, étant donné que de telles constatations seraient nécessairement fondées sur des éléments de preuve et des arguments dont nous ne disposions pas auparavant et auxquels les États-Unis n'ont eu qu'une possibilité très minime de répondre. Le fait d'inclure ces nouveaux éléments de preuve, et ainsi de donner l'impression que les arguments fondés sur ces éléments de preuve ont été formulés au cours de la procédure, serait injuste selon nous et priverait les États-Unis des garanties d'une procédure régulière auxquelles ils ont droit dans le cadre du règlement des différends à l'OMC. Par conséquent, même si nous étions enclins à formuler des constatations subsidiaires sur la base des groupes de produits préconisés par les Communautés européennes, tout au plus ces constatations comporteraient l'examen des éléments de preuve initialement présentés au Groupe spécial par les Communautés européennes, et non ces nouveaux tableaux. Toujours est-il que nous ne considérons pas que des constatations subsidiaires sur la question de l'évolution des parts de marché sur la base des groupes de produits proposés par les Communautés européennes soient de toute façon nécessaires.[1703]

6.312 Les Communautés européennes laissent entendre que des constatations subsidiaires permettraient à l'Organe d'appel de "compléter l'analyse" dans le cas où il contesterait nos constatations relatives aux produits. Toutefois, indépendamment des éléments de preuve à partir desquels des constatations subsidiaires pourraient être formulées, nous ne voyons pas très bien comment de telles constatations permettraient à l'Organe d'appel de "compléter l'analyse", et les Communautés européennes ne fournissent pas d'explications à ce sujet. Même si nous devions formuler des constatations subsidiaires en ce qui concerne l'évolution des parts de marché sur la base des groupes de produits préconisés par les Communautés européennes, cela ne permettrait pas le règlement indépendant du différend par l'Organe d'appel. La constatation de l'existence d'un seul produit subventionné et d'un seul produit similaire que nous avons formulée est un postulat fondamental de toute notre analyse du préjudice grave, y compris l'analyse du lien de causalité, et de l'ensemble de nos constatations. Par conséquent, nous ne voyons pas comment, si tant est que cela soit le cas, des constatations factuelles concernant la part de marché de groupes de produits distincts pourraient se rapporter à nos constatations concernant le lien de causalité fondées sur le principe d'un produit subventionné et d'un produit similaire uniques. Nous pensons qu'il n'y a rien à gagner à formuler de telles constatations subsidiaires, car elles ne seraient pas suffisantes, à notre avis, pour permettre le règlement du présent différend sur la base de la position des Communautés européennes concernant des catégories de produits distinctes.

6.313 Le point de savoir s'il fallait considérer les LCA comme un produit subventionné et un produit similaire uniques ou examiner différents produits en fonction des distinctions invoquées par les Communautés européennes a été une question fondamentale et chaudement débattue dans le cadre du présent différend. Dès le début, il était clairement possible que nous tranchions cette question d'une manière conforme à la position des États-Unis, et les Communautés européennes devaient forcément en être conscientes. Le fait que ces dernières ont choisi, malgré cette possibilité, de faire reposer toute leur argumentation sur leur propre conception du produit subventionné et du produit similaire

[1702] Voir CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 21.

[1703] Nous faisons observer que les constatations subsidiaires les plus importantes que nous avons formulées se rapportent à la question de l'interprétation du terme "avantage" dans le contexte de l'argument des CE relatif à la transmission, qui est une question d'interprétation juridique qui n'a pas jusqu'ici été réglée une fois pour toutes. Il s'agit d'une question très différente de la formulation de conclusions factuelles subsidiaires fondées sur un argument juridique qui a été rejeté par le Groupe spécial pour des raisons fondées sur le texte de l'Accord et sur des rapports antérieurs sur le règlement des différends.

appropriés, c'est-à-dire plusieurs produits subventionnés distincts et produits similaires correspondants, au lieu de présenter des arguments et des éléments de preuve répondant directement aux allégations telles qu'elles avaient été formulées par les États-Unis, de même que les éléments de preuve qu'elles ont présentés à l'appui de ces allégations, représente un choix stratégique et tactique qu'elles avaient le droit de faire. Toutefois, l'exercice de cette faculté par les Communautés européennes, ainsi que la présentation d'éléments de preuve et d'arguments fondés sur leur propre conception de la question sous-jacente du produit similaire et du produit subventionné, ne signifie pas, selon nous, qu'ayant rejeté la position des Communautés européennes, nous soyons néanmoins tenus de formuler des constatations subsidiaires au sujet des allégations de détournement et d'entrave formulées par les États-Unis, comme si nous avions tranché les questions relatives aux produits d'une manière compatible avec la position des Communautés européennes.

6.314 Pour toutes les raisons qui précèdent, nous rejetons la demande des Communautés européennes visant à inclure dans le rapport final les nouveaux tableaux de données sur les LCA livrés aux CE et sur les marchés de pays tiers[1704], et nous refusons de formuler des constatations subsidiaires concernant la part de marché sur la base des groupes de produits établis par les Communautés européennes, en fonction soit des nouvelles données présentées soit des éléments de preuve initialement présentés.

6. Paragraphe 7.1773

6.315 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier la sixième phrase du paragraphe 7.1773 du rapport intérimaire pour corriger une déclaration inexacte.[1705]

6.316 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.317 Les Communautés européennes ont raison, et nous avons donc corrigé le paragraphe 7.1773 (qui est maintenant le paragraphe 7.1784) pour montrer, comme il est indiqué dans le tableau 28, que la part de marché de 100 pour cent détenue par Airbus en 2004 représentait des commandes pour deux aéronefs, et non pour un aéronef comme cela avait été initialement indiqué.

7. Paragraphe 7.1790

6.318 Les États-Unis demandent la modification de l'avant-dernière phrase du paragraphe 7.1790 du rapport intérimaire afin de rendre compte d'une manière plus exacte de leur position.[1706] Ils rappellent qu'ils ont expliqué, en réponse à une question posée par le Groupe spécial, que:

> "{L}orsque les éléments de preuve démontrent qu'un client, après avoir procédé à un "examen analytique et exhaustif" de tous les facteurs {pertinents}, a constaté une différence de prix qui était assez importante pour avoir une incidence majeure sur le résultat de la vente, les éléments de preuve démontrent l'existence d'une sous-cotation du prix au sens de l'article 6.3 c) et 6.5."[1707]

En d'autres termes, les États-Unis affirment qu'ils n'ont pas soutenu que le simple fait qu'un client choisissait un modèle de LCA plutôt qu'un autre constituait un élément de preuve suffisant d'une

[1704] Comme il est indiqué plus haut, pour les mêmes raisons, nous rejetons la demande des Communautés européennes visant à inclure les nouveaux tableaux portant sur la valeur des livraisons dans les CE et sur les marchées de pays tiers. Voir les paragraphes 6.301 à 6.304.

[1705] CE, demande de réexamen intérimaire, page 30.

[1706] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 27 à 30.

[1707] États-Unis, réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphe 62 (non souligné dans l'original).

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

sous-cotation du prix. Ils font plutôt valoir que lorsqu'un client monétise tous les facteurs pertinents, il effectue une comparaison des prix qui, selon les termes de l'article 6.5, est "effectuée pour un même niveau commercial et des périodes comparables, compte étant dûment tenu de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix".[1708] Si, après avoir effectué cette comparaison des prix, le client constate qu'un modèle de LCA a un prix net plus bas que celui d'un modèle de LCA concurrent, lesdits facteurs ayant tous été pris en considération, les États-Unis ont fait valoir que l'analyse du client constituait un élément de preuve pertinent de l'existence d'une sous-cotation du prix au sens de l'article 6.3 c) et 6.5.[1709] Ils soutiennent que la différence entre leur argument véritable et l'argument qui leur est attribué au paragraphe 7.1790 du rapport intérimaire n'est pas négligeable. Bien qu'il soit possible de conclure, à partir du simple fait qu'un client a choisi un modèle de LCA plutôt qu'un modèle concurrent, que le client a déterminé que le modèle de LCA qu'il a choisi offrait une meilleure valeur, cela ne voudrait pas nécessairement dire – comme le texte du paragraphe 7.1790 du rapport intérimaire semble le donner à entendre – que le prix du modèle de LCA choisi était plus bas. Selon les États-Unis, les compagnies aériennes ne prennent pas toujours leurs décisions s'agissant de faire un choix entre des LCA concurrents uniquement en fonction du prix et, partant, le choix d'un modèle plutôt que d'un autre par une compagnie aérienne n'indique pas nécessairement une sous-cotation. Toutefois, lorsqu'un client constate spécifiquement, après avoir tenu compte de tous les facteurs pertinents, qu'un modèle de LCA est en fait offert à un prix plus bas que celui d'un autre modèle – et lorsque cette différence de prix a une incidence majeure sur le résultat de la vente –, cette constatation est un élément de preuve pertinent d'une "sous-cotation notable du prix", telle que cette expression est employée à l'article 6.3 c) et 6.5 de l'Accord SMC.[1710] Les États-Unis demandent donc au Groupe spécial de réviser l'avant-dernière phrase du paragraphe 7.1790 du rapport intérimaire.

6.319 Les Communautés européennes n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.320 Après avoir examiné les communications citées par les États-Unis à l'appui de leur demande, nous considérons que le texte qu'ils proposent représente avec plus d'exactitude l'idée maîtresse de leur argumentation à cet égard, et en l'absence de toute objection de la part des Communautés européennes, nous avons donc modifié l'avant-dernière phrase du paragraphe 7.1790 (qui est maintenant le paragraphe 7.1801).

8. Paragraphe 7.1856

6.321 Les États-Unis demandent au Groupe spécial de modifier la première phrase du paragraphe 7.1856 du rapport intérimaire pour rendre compte avec plus d'exactitude de leur argument.[1711] Il est mentionné dans cette phrase que les États-Unis ont présenté, "comme élément de preuve montrant l'ampleur des subventions", un rapport établi par NERA Economic Consulting. Les États-Unis font observer que, comme il est dit ailleurs dans le rapport intérimaire, les chiffres calculés par NERA représentent une estimation de la charge de la dette additionnelle, en dollars de 2006, qu'Airbus aurait dû supporter si elle avait obtenu un financement aux conditions du marché.[1712] Ils estiment qu'un tel chiffre, bien que manifestement pertinent pour la question de savoir si l'ampleur des subventions est suffisante pour causer les effets allégués, ne représente pas nécessairement le montant

[1708] Accord SMC, article 6.5.

[1709] Les États-Unis ont également considéré que, si la différence de prix était suffisamment importante pour avoir une incidence majeure sur le résultat de la vente, la sous-cotation du prix constituerait une "sous-cotation notable du prix" au sens de l'article 6.3 c).

[1710] Les États-Unis font observer que le paragraphe 8.1824 {*sic*} résume bien l'argument qu'ils ont avancé sur ce point. États-Unis, demande de réexamen intérimaire, note de bas de page 24. Nous présumons qu'il s'agit d'un renvoi au paragraphe 7.1824 du rapport intérimaire.

[1711] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 31 et 32.

[1712] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 31, citant le rapport intérimaire, paragraphe 7.1937, note de bas de page 5305.

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

de l'"avantage" lié à l'AL/FEM, tel que ce terme est employé aux articles 1.1 b) et 14 de l'Accord SMC. De l'avis des États-Unis, bien que l'emploi du terme "avantage" conjointement avec une explication de la méthode réelle utilisée dans le rapport de quantification de NERA, comme au paragraphe 7.1954 du rapport intérimaire, ne soit pas nécessairement inapproprié, l'emploi du terme "avantage" au paragraphe 7.1856, sans aucune autre explication, pourrait être trompeur.

6.322 Les Communautés européennes souscrivent à la demande des États-Unis visant à remplacer le terme "avantage" dans la première phrase du paragraphe 7.1856 du rapport intérimaire.[1713] Elles ne considèrent toutefois pas que la formulation proposée par les États-Unis représente une description exacte de la manière dont les États-Unis et NERA ont qualifié ces chiffres. Elles affirment que les États-Unis eux-mêmes ont qualifié les chiffres de NERA de calculs "exprim{ant} **[***]** uniformément en dollars courants"[1714], et que NERA qualifie ses chiffres de "montant cumulatif en espèces qu'Airbus a épargné avec le temps en payant des prix inférieurs à ceux du marché".[1715] De plus, les Communautés européennes font observer que pour décrire la pertinence de ces chiffres pour leurs arguments, les États-Unis ont dit que "l'hypothèse contrefactuelle pertinente pour déterminer l'effet de la subvention ne consistait *pas* à considérer ce à quoi le marché des LCA ressemblerait si Airbus avait lancé tous ses aéronefs au moment où il l'avait fait et avait une dette additionnelle de 178,2 milliards de dollars"[1716], mais plutôt que ces chiffres constituaient la preuve qu'Airbus n'aurait pas pu lancer ses produits comme elle l'avait fait et au moment où elle l'avait fait sans AL/FEM.[1717] Par conséquent, de l'avis des Communautés européennes, les États-Unis n'ont pas présenté la pertinence de ces chiffres du point de vue de "l'incidence actuelle nette de l'AL/FEM sur le bilan d'Airbus" – c'est-à-dire qu'ils n'ont pas formulé l'argument qu'ils demandent maintenant au Groupe spécial d'inclure dans la description de leurs arguments. Les Communautés européennes affirment que les États-Unis ne peuvent pas modifier leurs arguments à ce stade de la procédure, et que le Groupe spécial n'a pas le droit de donner une présentation inexacte des arguments des États-Unis dans son rapport.

6.323 Bien que les États-Unis affirment que les chiffres qu'ils ont présentés sur la base du rapport de NERA sont pertinents pour la question de savoir si l'ampleur des subventions est suffisante pour causer les effets allégués, ils font valoir que ces chiffres ne représentent pas nécessairement le montant de l'"avantage" lié à l'AL/FEM, tel que ce terme est employé aux articles 1.1 b) et 14 de l'Accord SMC. Toutefois, il est dit dans le rapport établi par NERA que:

> "{l}'analyse effectuée dans le rapport Ellis montre l'existence d'un avantage pour Airbus chaque fois qu'une aide au lancement a été accordée, parce que dans chaque cas le taux commercial servant de repère dépassait le taux déclaré d'aide au lancement. Cette analyse ne quantifiait toutefois pas l'avantage en "dollars" ni ne montrait l'avantage total pour Airbus avec le temps. Tel est le but du présent rapport".[1718]

En présentant ce rapport au cours de la deuxième réunion du Groupe spécial, les États-Unis ont dit:

[1713] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, pages 20 et 21.

[1714] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, pages 20 et 21, citant États-Unis, DCE, paragraphe 612.

[1715] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, pages 20 et 21, citant la pièce US-606 (RCC).

[1716] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, pages 20 et 21, citant États-Unis, DCE, paragraphe 614 (pas d'italique et non souligné dans l'original).

[1717] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, pages 20 et 21, citant États-Unis, DCE, paragraphe 614.

[1718] NERA Economic Consulting, *Quantification of Benefit of Launch Aid* (24 mai 2007), pièce US-606 (RCC).

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

> "Comme la méthode de l'ITR ne mesure pas avec précision toute l'ampleur de l'avantage conféré par la subvention, les économistes de NERA Consulting ont établi une estimation de l'avantage total que l'aide au lancement a conférée à Airbus."[1719]

Il nous semble donc clair que même s'il ne s'agissait pas d'une mesure de l'"avantage" tel que ce terme est employé aux articles 1.1 b) et 14 de l'Accord SMC, les calculs effectués par NERA visaient à servir d'élément de preuve de l'avantage conféré par les subventions d'AL/FEM accordées à Airbus, mesuré, comme les États-Unis l'ont dit, sous l'angle "de l'incidence de l'aide au lancement sur la situation financière actuelle d'Airbus".[1720] Compte tenu de ce qui précède nous avons modifié la première phrase du paragraphe 7.1856 (qui est maintenant le paragraphe 7.1867) pour mieux rendre compte de l'argument des États-Unis, mais pas dans les termes suggérés par l'une ou l'autre des parties.

9. Paragraphe 7.1861

6.324 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de remplacer le terme "avantage" dans la dernière phrase du paragraphe 7.1861 du rapport intérimaire par le terme "effet" pour rendre compte fidèlement de l'argument des Communautés européennes.[1721]

6.325 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.326 Bien que les Communautés européennes ne citent aucune source pour la correction qu'elles demandent, nous convenons que, dans le contexte, le terme "effet" rend mieux compte de l'argument des Communautés européennes, et en l'absence de toute objection de la part des États-Unis, nous faisons droit à la demande des Communautés européennes et avons apporté le changement demandé au paragraphe 7.1861 (qui est maintenant le paragraphe 7.1872).

10. Paragraphe 7.1863

6.327 Les États-Unis demandent au Groupe spécial de modifier la deuxième phrase du paragraphe 7.1863 du rapport intérimaire pour rendre compte du point de vue des États-Unis selon lequel la méthodologie en question appliquée par les Communautés européennes pour calculer l'avantage ne reflète pas avec exactitude la législation des États-Unis en matière de droits compensateurs.[1722] Les États-Unis rappellent l'argument qu'ils ont formulé à cet égard:

> "Les CE désignent de manière tendancieuse l'approche de l'ITR comme la "méthode États-Unis/Boeing", par exemple, CE, PCE, paragraphes 1588 à 1590, même si ce n'est en fait pas le cas. Les États-Unis ne souscrivent pas aux méthodes erronées de calcul et d'imputation de l'avantage établies par l'ITR; de fait, bon nombre de ces erreurs sont en contradiction directe avec les méthodes en matière de droits compensateurs utilisées par les CE et les États-Unis. De plus, les observations sur la réglementation des États-Unis en matière de droits compensateurs que Boeing a présentées en 1997 au Département du commerce des États-Unis, qui ont été présentées par les CE en tant que pièce EC-325, ne peuvent pas de manière plausible

[1719] États-Unis, DCE, paragraphe 611.
[1720] États-Unis, DCE, paragraphe 612.
[1721] CE, demande de réexamen intérimaire, page 30.
[1722] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 33.

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

être interprétées comme approuvant les nombreuses erreurs dans la méthode de l'ITR."[1723]

6.328 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de rejeter la demande des États-Unis, ainsi que la demande de ces derniers concernant le paragraphe 7.1952 du rapport intérimaire, que les Communautés européennes considèrent comme portant essentiellement sur la même question.[1724] Elles soutiennent qu'elles ont en fait appliqué la méthode des États-Unis en matière de droits compensateurs, en faisant fond sur les observations que Boeing avait adressées en 1997 au gouvernement des États-Unis au sujet de la réglementation proposée en matière de droits compensateurs) afin de mieux comprendre l'application de la méthode aux LCA et plus précisément à l'AL/FEM. Les Communautés européennes font observer qu'elles ont identifié les dispositions bien précises de la réglementation des États-Unis en matière de droits compensateurs qui ont été appliquées dans le rapport établi par l'ITR, expliqué la manière dont elles avaient appliqué les observations formulées par Boeing sur cette réglementation et fourni des feuilles de calcul détaillées montrant leurs calculs.[1725] De l'avis des Communautés européennes, les États-Unis se fondent, dans leur demande de réexamen intérimaire, sur une note de bas de page dépourvue d'éléments justificatifs relative à la réponse qu'ils ont donnée à la question n° 42 du Groupe spécial qui, comme les Communautés européennes le font observer, ne fait pas référence à une quelconque réglementation ou pratique des États-Unis en matière de droits compensateurs que les Communautés européennes, d'après les allégations, n'ont pas appliquée ou ont appliquée d'une manière incorrecte. Les Communautés européennes font également observer que la réponse des États-Unis à la question n° 42 présentait un calcul subsidiaire pour un don d'AL/FEM qui illustrait assurément un "style droits compensateurs" correct, mais ne faisait aucunement référence à la réglementation ou à la pratique des États-Unis en matière de droits compensateurs. Elles ont contesté ce calcul au motif qu'il contenait diverses erreurs factuelles concernant l'octroi de l'AL/FEM en question, et qu'il ne suivait pas la réglementation ou la pratique des États-Unis en matière de droits compensateurs.[1726] Par conséquent, de l'avis des Communautés européennes, les États-Unis n'ont pas étayé leurs affirmations selon lesquelles les Communautés européennes n'avaient pas appliqué la méthode des États-Unis en matière de droits compensateurs, et le Groupe spécial devrait rejeter les demandes de ces derniers concernant les paragraphes 7.1863 et 7.1952 du rapport intérimaire.

6.329 Bien que les Communautés européennes aient raison d'affirmer que les États-Unis n'ont pas cité de dispositions spécifiques de la législation et de la réglementation des États-Unis pour contester les arguments des Communautés européennes à cet égard, les États-Unis ont clairement contesté la méthode d'imputation des Communautés européennes, qui contenait selon eux de nombreuses erreurs dont ils ont dit qu'elles "{étaient} en contradiction directe avec les méthodes en matière de droits compensateurs utilisées par les Communautés européennes et les États-Unis".[1727] Les États-Unis ont ensuite pris la peine de donner des exemples de ces erreurs, et ce faisant ils ont précisé que l'interprétation qu'ils donnaient d'une méthode d'imputation appropriée en vertu de leur propre

[1723] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 33, citant États-Unis, réponse à la question n° 42 du Groupe spécial, paragraphe 250, note de bas de page 313.

[1724] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 21.

[1725] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 21, citant CE, DCE, paragraphes 948 à 950 et 997 à 1008. *ITR Subsidy Magnitude Report*, 5 février 2007. Pièce EC-13 (RCC/RCES). *ITR Response to US Assertions that ITR's Method of Calculating the Magnitude of Subsidies is Flawed*, 21 mai 2007. Pièce EC-660 (RCC/RCES).

[1726] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 21, citant *ITR Response to US Assertions that ITR's Method of Calculating the Magnitude of Subsidies is Flawed*, 21 mai 2007, paragraphes 25 à 29. Pièce EC-660 (RCC/RCES).

[1727] États-Unis, réponse à la question n° 42 du Groupe spécial, paragraphe 250, note de bas de page 313.

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

législation et de leur propre réglementation différait de celle sur laquelle les calculs des Communautés européennes étaient fondés.

6.330 Comme nous avons constaté qu'aucune prescription n'imposait d'imputer les subventions en cause dans le présent différend par aéronef, nous n'avons pas tenté de régler le désaccord entre les parties en fonction du caractère approprié des imputations présentées par les Communautés européennes. Par conséquent, il n'y a pas de constatation portant sur l'interprétation correcte de la législation et de la réglementation des États-Unis dans ce contexte. Pour faire en sorte que les positions des parties sur cette question soient explicites, nous avons modifié la deuxième phrase du paragraphe 7.1863 et la note de bas de page 5166 (qui sont maintenant le paragraphe 7.1874 et la note de bas de page 5524), et avons apporté des adaptations au paragraphe 7.1952 (qui est maintenant le paragraphe 7.1963)[1728], pour faire apparaître le fait que les Communautés européennes se sont fondées sur leur propre interprétation de la législation et de la réglementation des États-Unis en matière de droits compensateurs, interprétation que les États-Unis n'ont pas reconnue comme correcte.

11. Paragraphe 7.1891

6.331 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de clarifier le contexte du membre de phrase "qualifiés, selon les allégations, de RCC" dans la quatrième phrase du paragraphe 7.1891 du rapport intérimaire. Plus précisément, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'indiquer que ce membre de phrase fait référence aux sources des données que Dorman a utilisées dans son analyse de rentabilité, que les États-Unis n'ont jamais divulguées d'après ce que les Communautés européennes soutiennent. Selon les Communautés européennes, cette omission les a empêchées d'évaluer la qualification des données comme données confidentielles.[1729]

6.332 Les États-Unis estiment que la phrase devrait être corrigée, mais pas de la manière suggérée par les Communautés européennes.[1730] Selon eux, les "flux de trésorerie" examinés au paragraphe 7.1891 du rapport intérimaire sont les entrées en cas de versements de l'AL/FEM et les sorties en cas de remboursements de l'AL/FEM. La simulation des paquets d'AL/FEM de la France pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200 repose sur les flux de trésorerie que M. Dorman "a tirés de documents qualifiés de RCC".[1731] Les États-Unis soutiennent que, même si M. Dorman ne le dit pas explicitement, les seuls documents possibles "qualifiés […] de RCC" qui pouvaient contenir des renseignements confidentiels se rapportant à ces paquets d'AL/FEM au moment où son rapport était en cours de rédaction, avant la présentation de quelque communication écrite que ce soit au Groupe spécial, étaient les documents fournis par les Communautés européennes dans le cadre de la procédure prévue à l'Annexe V, que les États-Unis ont remis au Groupe spécial, ainsi que le rapport Dorman, avec leur première communication écrite.[1732] Les États-Unis soutiennent donc que la source des renseignements a été fournie et divulguée, de sorte que toute personne ayant accès aux RCC pertinents pouvait examiner et vérifier les données relatives aux flux de trésorerie utilisées par

[1728] Voir ci-après les paragraphes 6.340 à 6.345.
[1729] CE, demande de réexamen intérimaire, page 30.
[1730] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 144.
[1731] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 145, citant le rapport Dorman, page 5, note 13 (pièce US-70).
[1732] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 145, citant les pièces US-35, US-36, US-78, US-116. Les États-Unis font observer que l'emploi par M. Dorman de l'expression "qualifiés {…} de RCC" devrait être compris comme désignant spécifiquement des documents qui ont été "qualifiés {…} de RCC" selon le sens donné à ce terme dans le présent différend. États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, note de bas de page 77.

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

M. Dorman, et font observer que les deux dernières phrases de ce paragraphe du rapport intérimaire disent que c'est précisément ce que le Groupe spécial a fait.[1733]

6.333 Nous avons passé en revue le rapport Dorman à cet égard, et au vu du réexamen de la description de la manière dont M. Dorman a procédé à sa simulation, il semble maintenant clair qu'il s'est fondé sur des renseignements tirés de contrats d'AL/FEM, qualifiés de RCC pendant le processus prévu à l'Annexe V, qui avaient été mis à sa disposition aux fins de la rédaction de son rapport, et que les États-Unis ont présentés avec leur première communication écrite. Comme nous avons été en mesure de confirmer l'explication donnée par les États-Unis au sujet de la source des données, et comme ces renseignements étaient qualifiés de RCC, nous rejetons la demande des Communautés européennes. Nous avons toutefois modifié le paragraphe 7.1891 (qui est maintenant le paragraphe 7.1902) afin de clarifier les faits.

12. Paragraphe 7.1893

6.334 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier la première phrase du paragraphe 7.1893 du rapport intérimaire, afin qu'il ne soit pas sous-entendu que les Communautés européennes ont accepté le point de repère Ellis en tant que point de repère du marché, ce qui n'est pas le cas selon leurs dires.[1734]

6.335 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.336 Nous ne voyons pas pourquoi le paragraphe tel qu'il a initialement été rédigé donne lieu au sous-entendu qui préoccupe les Communautés européennes, mais dans le but d'apaiser ces craintes, nous avons modifié le paragraphe 7.1893 (qui est maintenant le paragraphe 7.1904) pour le clarifier, quoique en des termes quelque peu différents de ceux proposés par les Communautés européennes.

13. Paragraphes 7.1917 et 7.1918, 7.1919 et 7.1920, 7.1926 et 7.1927 et 7.1928

6.337 Les États-Unis font observer qu'en ce qui concerne les analyses de rentabilité pour l'A340-500/600 et l'A330-200, l'"analyse des flux de trésorerie" des Communautés européennes pour l'A320 ainsi que les documents de lancement pour l'A330/A340 fournis par les Communautés européennes, ces paragraphes du rapport intérimaire ne semblent pas rendre compte de l'examen des observations présentées par les États-Unis effectué par le Groupe spécial.[1735] Comme les Communautés européennes ont qualifié de RCES les renseignements examinés dans ces paragraphes, les observations des États-Unis sont nécessairement en grande partie des RCES également. Les États-Unis demandent que l'examen de leurs observations auquel le Groupe spécial a procédé en ce qui concerne chacun de ces aspects soit incorporé dans le rapport final, mais ils ne formulent aucune suggestion précise à cet égard.

6.338 Les Communautés européennes n'expriment aucun point de vue sur ces aspects de la demande des États-Unis.[1736]

6.339 La communication évoquée par les États-Unis renferme des observations et des critiques sur différents aspects des arguments des Communautés européennes concernant les éléments de preuve abordés dans ces paragraphes du rapport intérimaire. Cette communication est qualifiée de RCES

[1733] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 145.
[1734] CE, demande de réexamen intérimaire, page 31.
[1735] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphes 34 à 37, citant États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 262 du Groupe spécial (Appendice RCES), paragraphes 10 à 12, 7 à 9, 3 et 4 à 6.
[1736] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 21.

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

dans sa presque totalité, et ne se prête pas à un résumé non confidentiel utile. En l'absence de toute objection de la part des Communautés européennes sur ces aspects de la demande des États-Unis, et étant donné que nous avons, en fait, examiné les observations des États-Unis pour rendre notre décision, nous avons ajouté aux paragraphes 7.1917 et 7.1918, 7.1919 et 7.1920, 7.1926 et 7.1927 et 7.1928 (qui sont maintenant les paragraphes 7.1928 et 7.1929, 7.1930 et 7.1931, 7.1937 et 7.1938 et 7.1939) des notes de bas de page renvoyant aux paragraphes pertinents de ces observations pour rendre compte de cet examen.

14. Paragraphe 7.1952

6.340 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'ajouter, à la fin du paragraphe 7.1952 du rapport intérimaire, une référence au calcul de l'effet possible sur la trésorerie des subventions alléguées effectué par les Communautés européennes, afin de rendre compte fidèlement de l'argument des Communautés européennes.[1737]

6.341 Les États-Unis ne s'opposent pas à cette demande, mais suggèrent une autre formulation que celle proposée par les Communautés européennes pour qu'il soit précisé que tout élément ajouté rend compte de l'argument des Communautés européennes, et non d'une conclusion du Groupe spécial.[1738]

6.342 Nous n'avons pas d'objection à étoffer le résumé de l'argument des Communautés européennes à cet égard, mais nous convenons qu'il devrait être clair que l'assertion se rapporte à l'argument des Communautés européennes, et non à une conclusion du Groupe spécial. Nous avons donc modifié le paragraphe 7.1952 (qui est maintenant le paragraphe 7.1963) pour rendre compte de l'argument des Communautés européennes, mais en des termes différents de ceux proposés par celles-ci.

6.343 Les États-Unis demandent également que le paragraphe 7.1952 du rapport intérimaire soit modifié.[1739] Comme ils l'ont relevé dans leurs observations ayant trait au paragraphe 7.1863 du rapport intérimaire, ils estiment que l'affirmation selon laquelle la méthode de calcul de l'avantage des Communautés européennes est fondée sur "la législation et la réglementation des États-Unis régissant le calcul et l'imputation de montants de subventionnement dans des enquêtes en matière de droits compensateurs" est erronée. Selon eux, le rapport final devrait rendre compte du fait qu'il s'agit simplement d'une affirmation des Communautés européennes, que les États-Unis contestent vigoureusement.

6.344 Les Communautés européennes s'opposent à cette demande, pour les mêmes raisons que celles qu'elles ont avancées pour s'opposer à la demande des États-Unis concernant le paragraphe 7.1863 du rapport intérimaire, dont il a été question plus haut.[1740]

6.345 Pour les mêmes raisons que celles qui ont été examinées plus haut au paragraphe 6.329 en ce qui concerne le paragraphe 7.1863 du rapport intérimaire, nous avons modifié la deuxième phrase du paragraphe 7.1952 et la note de bas de page 5335 (maintenant le paragraphe 7.1963 et la note de bas de page 5701), pour clarifier le désaccord entre les parties sur la législation et la réglementation des États-Unis en matière de droits compensateurs sur lesquelles les Communautés européennes se sont fondées en l'espèce.

[1737] CE, demande de réexamen intérimaire, page 31.
[1738] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 147.
[1739] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 38.
[1740] CE, observations sur États-Unis – demande de réexamen intérimaire, page 21. Voir le paragraphe 6.328 plus haut.

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

15. Paragraphe 7.1954

6.346 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de supprimer la parenthèse décrivant les taux servant de repère utilisés pour calculer l'importance des subventions au paragraphe 7.1954 du rapport intérimaire. Elles estiment que cette parenthèse donne à entendre que les Communautés européennes ont approuvé les taux servant de repères des États-Unis, ce qui n'est pas le cas.[1741]

6.347 Les États-Unis s'opposent à cette demande et font observer que cette déclaration ne donne pas à entendre que les Communautés européennes ont approuvé les chiffres pertinents, mais rapporte simplement le fait que l'ITR "a utilis{é}" ces chiffres. Les États-Unis estiment qu'il s'agit d'une déclaration exacte, ce que les Communautés européennes ne contestent pas.[1742] De plus, ils font observer que ce paragraphe résume l'argument qu'ils ont formulé, qui mentionnait que les rapports établis par NERA et l'ITR ont utilisé les mêmes taux servant de repères, ce que les États-Unis considèrent comme un point important.

6.348 À notre avis, le membre de phrase entre parenthèses dont il est question énonce simplement le fait, qui n'est pas contesté par les Communautés européennes, que le rapport de l'ITR "a utilis{é}" les taux servant de repères du rapport Ellis dans ses calculs, point soulevé par les États-Unis dans leur argument. Nous ne considérons pas que cette énonciation factuelle puisse raisonnablement être interprétée comme donnant à entendre que les Communautés européennes ont approuvé ces taux de quelque manière que ce soit. Nous rejetons donc la demande des Communautés européennes.

6.349 Les États-Unis font observer que s'agissant de l'évaluation des arguments qu'ils ont formulés au sujet de l'importance de la subvention, le rapport intérimaire semble ne pas rendre compte de leurs arguments fondés sur le montant dont il aurait fallu majorer les remboursements par livraison pour rembourser l'AL/FEM aux taux d'intérêt servant de repères.[1743] Selon les États-Unis, le Groupe spécial semble effectivement avoir reconnu ailleurs dans son rapport (par exemple au paragraphe 7.1997 du rapport intérimaire) que les remboursements d'AL/FEM auraient été plus importants si l'AL/FEM avait été accordée aux conditions du marché, et dit que cette considération semblerait aussi être pertinente pour la question de l'importance de la subvention, mais les États-Unis ne formulent aucune suggestion spécifique sur la suite que le Groupe spécial devrait donner.

6.350 Les Communautés européennes n'ont formulé aucune observation sur cet aspect de la demande des États-Unis.

6.351 Après avoir examiné les observations des États-Unis, nous avons ajouté une note de bas de page au paragraphe 7.1954 (qui est maintenant le paragraphe 7.1965) pour indiquer que les États-Unis avaient présenté des arguments concernant l'avantage conféré par l'AL/FEM calculé sur la base du montant dont il faudrait majorer chaque remboursement par aéronef pour rembourser l'AL/FEM à un taux commercial.

[1741] Les CE font observer qu'elles ont toujours qualifié ces taux de "gonflés", "exagérés" et "viciés". CE, demande de réexamen intérimaire, page 31, citant, par exemple, CE, PCE, paragraphes 551, 553 et 1590.

[1742] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 148.

[1743] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 39, citant États-Unis, DDONC, paragraphes 184 à 186; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 289 du Groupe spécial, paragraphes 221 à 225.

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

16. Paragraphe 7.1958

6.352 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier la constatation faite dans la deuxième phrase du paragraphe 7.1958 du rapport intérimaire, selon laquelle les Communautés européennes ont mis l'accent sur les écarts de taux d'intérêt et n'ont pas tenu compte de la contribution financière en cause.[1744] Elles soutiennent qu'elles ont longuement débattu les taux d'intérêt appropriés qui devraient être appliqués pour déterminer le montant et l'importance d'une subvention quelle qu'elle soit, et ont effectivement tenu compte du principal de l'AL/FEM pour calculer l'importance des subventions. Les Communautés européennes affirment que leurs calculs sont fondés sur l'écart entre i) le montant d'intérêt payé dans le cadre du contrat d'AL/FEM et ii) le montant d'intérêt qui aurait été payé au taux servant de repère, calculs qui dépendent des taux d'intérêt applicables et du montant du principal.[1745] Par conséquent, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de supprimer le paragraphe 7.1958 du rapport intérimaire, sauf pour la première phrase, et d'adapter la numérotation des questions examinées dans les paragraphes suivants en conséquence.

6.353 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes et affirment que l'objection des Communautés européennes passe à côté du point que le Groupe spécial développe au paragraphe 7.1958 du rapport intérimaire.[1746] Ils font observer qu'il n'est pas contesté que le rapport de l'ITR contient des valeurs présumées pour le montant de l'avantage conféré par le subventionnement en euros, et non simplement en points de base, mais estiment que le texte dont les Communautés européennes proposent la suppression n'indique pas le contraire. En fait, de l'avis des États-Unis, le texte dont la suppression est proposée mentionne qu'une évaluation de l'importance de la subvention aux fins d'une analyse du préjudice grave requiert quelque chose de plus qu'un simple calcul de l'avantage, que ce soit en euros ou en points de base, et explique qu'une analyse de la nature et des effets de la subvention – comme le point de savoir si le montant total de l'AL/FEM subventionnée accordée correspond à 1 pour cent ou à 100 pour cent des coûts totaux de développement – est également pertinente pour déterminer l'importance des effets de la subvention.[1747] Les États-Unis affirment que, comme ils l'ont fait valoir pendant le différend, l'une des faiblesses de l'analyse de l'ITR tient au fait que la subvention est traitée comme un montant forfaitaire accordé au cours de l'année de lancement d'un modèle d'aéronef, de sorte qu'il est fait abstraction de l'**effet** de la subvention, notamment s'agissant du transfert aux pouvoirs publics du risque associé au programme d'Airbus, ce qui rend possible des lancements d'aéronefs qui n'auraient pas lieu autrement.[1748] De l'avis des États-Unis, c'est l'observation formulée par le Groupe spécial au paragraphe 7.1958 du rapport intérimaire, et elle est exacte. Les États-Unis proposent que le Groupe spécial modifie ce paragraphe pour clarifier ce point de vue.

6.354 Nous considérons que les États-Unis ont correctement interprété la portée du paragraphe 7.1958 du rapport intérimaire. Nous rejetons donc la demande des Communautés européennes et avons modifié le paragraphe 7.1958 (qui est maintenant le paragraphe 7.1969) pour clarifier nos vues.

[1744] CE, demande de réexamen intérimaire, page 31.

[1745] CE, demande de réexamen intérimaire, page 31, citant CE, PCE, paragraphes 1593 à 1595. ITR Subsidy Magnitude Report, pièce EC-13 (RCES et RCC). CE, DCE, paragraphe 1012. ITR Cash Flow Effect of Member State Financing, 20 mai 2007, pièce EC-661 (RCC).

[1746] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 149.

[1747] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 150.

[1748] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 151, citant, par exemple, États-Unis, DDONC, paragraphes 182 et 183.

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

17. Paragraphe 7.1961

6.355 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier le chiffre de **[***]** millions d'euros pour le montant du subventionnement pour l'allongement de la piste à l'aéroport de Brême dont il est question au paragraphe 7.1961 du rapport intérimaire, dans le but de le rendre conforme au paragraphe 7.1120 du rapport intérimaire, dans lequel le Groupe spécial a conclu que le montant du subventionnement s'élevait à **[***]** millions de DM, ou environ **[***]** millions d'euros. Les Communautés européennes demandent en outre que, si le Groupe spécial accepte la demande visant à apporter des changements au paragraphe 7.1120 du rapport intérimaire qu'elles présentent, il modifie également le paragraphe 7.1961 du rapport intérimaire en conséquence.[1749]

6.356 Les États-Unis rappellent qu'ils se sont opposés aux changements proposés au paragraphe 7.1120 du rapport intérimaire, et contestent donc cet aspect de la demande des Communautés européennes.[1750]

6.357 Nous avons corrigé le paragraphe 7.1961 (qui est maintenant le paragraphe 7.1972) pour le rendre conforme à la constatation que nous avons formulée au paragraphe 7.1120 (qui est maintenant le paragraphe 7.1128) selon laquelle le montant de la contribution financière ayant trait à l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême était de **[***]**, et non de "40 et quelques millions d'euros". Nous ne voyons aucune raison de convertir le montant exprimé en DM en un montant exprimé en euros, et les Communautés européennes n'en ont suggéré aucune.

P. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATION

1. Paragraphe 8.6

6.358 Les États-Unis semblent dire que, pour plus de certitude, et compte tenu des constatations du Groupe spécial figurant aux paragraphes 7.169 à 7.177 du rapport intérimaire, la recommandation formulée au paragraphe 8.6 du rapport intérimaire devrait être exprimée à la voix active (comme c'est le cas de la recommandation formulée au paragraphe 8.7 du rapport intérimaire).

6.359 Les Communautés européennes n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.360 Un changement à la voix active resterait plus près du texte de l'article 4.7 de l'Accord SMC, et serait équivalent à la recommandation formulée au paragraphe 8.7 du rapport. En l'absence de toute objection de la part des Communautés européennes, nous faisons droit à la demande des États-Unis, et avons révisé le paragraphe 8.6 (numérotation inchangée) en conséquence.

Q. RENSEIGNEMENTS QUALIFIÉS DE RCC/RCES

1. Note de bas de page 2158 et paragraphe 7.410

6.361 Les Communautés européennes demandent que les contrats contenant des dispositions relatives aux redevances qui sont énumérés dans la note de bas de page 2158 du rapport intérimaire ainsi que les contrats énumérés au paragraphe 7.410 du rapport intérimaire soient mis entre crochets par souci d'uniformité avec la mise entre crochets par le Groupe spécial du numéro de ces contrats au paragraphe 7.374 du rapport intérimaire.[1751]

[1749] CE, demande de réexamen intérimaire, page 32.
[1750] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 153.
[1751] CE, demande de réexamen intérimaire, page 5.

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

6.362 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant la demande des Communautés européennes.

6.363 Nous faisons droit à la demande des Communautés européennes et avons modifié la note de bas de page 2158 et le paragraphe 7.410 (qui est maintenant la note de bas de page 2452, le numéro de paragraphe est inchangé) en conséquence.

2. Paragraphes 7.426 et 7.483 (tableaux 5 et 7)

6.364 Les États-Unis demandent au Groupe spécial de supprimer les crochets encadrant les taux d'intérêt mentionnés dans les tableaux 5 et 7 du rapport intérimaire concernant les contrats d'AL/FEM des pouvoirs publics espagnols pour l'A320 et l'A330/A340, parce qu'ils considèrent que les deux taux d'intérêt sont des renseignements qui appartiennent au domaine public. Ils attirent particulièrement l'attention sur le paragraphe 223 de leur première communication écrite, dans laquelle la pièce US-19 est citée.[1752]

6.365 Les Communautés européennes n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.366 Les renseignements relatifs aux taux d'intérêt de l'AL/FEM ayant trait aux contrats des pouvoirs publics espagnols pour l'A320 et l'A330/A340 qui sont mentionnés dans les tableaux 5 et 7 du rapport intérimaire proviennent de la pièce EC-597 (RCES), qui contient les calculs du TRI effectués par les Communautés européennes en utilisant des renseignements qui sont des RCES, en particulier le calendrier de livraison prévu. Le calcul des Communautés européennes est confirmé dans le texte des contrats eux-mêmes, qui sont qualifiés de RCC. Par conséquent, les taux d'intérêt entre crochets contenus dans les tableaux 5 et 7 n'ont pas été tirés des renseignements contenus dans la pièce US-19, mais de RCC. De plus, en révélant que l'appui donné par les pouvoirs publics espagnols pour ce qui est de la participation de CASA au développement de LCA d'Airbus avait pris la forme d'avances remboursables à un taux d'intérêt nul, les renseignements contenus dans la pièce US-19 ne font pas explicitement référence aux contrats des pouvoirs publics espagnols pour l'A320 et l'A330/A340. En fait, ils font référence à un financement accordé par les pouvoirs publics espagnols pour des modèles de LCA d'Airbus conformément à des accords intergouvernementaux conclus par les pouvoirs publics espagnols depuis 1969. Bien qu'il puisse être déduit de ces renseignements que les renseignements sur les taux d'intérêt divulgués dans la pièce US-19 se rapportaient à des contrats des pouvoirs publics espagnols pour l'A320 et l'A330/A340, en l'absence de tout lien explicite avec ces contrats, et étant donné que les taux d'intérêt mentionnés dans les tableaux 5 et 7 étaient tirés de RCC, nous avons suivi une approche prudente et rejetons la demande des États-Unis.

3. Paragraphe 7.1916

6.367 Les États-Unis affirment que, dans le texte qui précède la note de bas de page 5259 dans le paragraphe 7.1916 du rapport intérimaire, le texte entre crochets ("ainsi **[***]**") est simplement une conclusion tirée de renseignements accessibles au public et ne constitue pas un RCC.[1753]

6.368 Les Communautés européennes n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.369 Étant donné que les renseignements qui étaient initialement entre crochets se rapportent à la vente et aux résultats financiers de l'A380, et que les Communautés européennes n'ont pas contesté le point de vue des États-Unis selon lequel ces renseignements n'étaient pas des RCC, nous concluons

[1752] États-Unis, observations sur CE – demande de réexamen intérimaire, paragraphe 154.
[1753] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 55.

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

que la déclaration n'est pas qualifiée à bon droit de RCC et nous avons supprimé les crochets au paragraphe 7.1916 (qui est maintenant le paragraphe 7.1927).

4. Paragraphe 7.1960

6.370 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de mettre entre crochets en tant que RCC les montants de **[***]** et **[***]** ainsi que les chiffres **[***]** et **[***]** qui figurent dans la deuxième phrase du paragraphe 7.1960 du rapport intérimaire. Elles affirment que si ces chiffres restent visibles, le lecteur pourrait remonter jusqu'aux données qualifiées de RCC dans la section du rapport relative à l'AL/FEM.[1754]

6.371 Les États-Unis n'ont formulé aucune observation concernant cette demande.

6.372 Pour garantir la confidentialité des renseignements qualifiés de RCC ailleurs dans le rapport, en faisant en sorte qu'il soit impossible d'effectuer des calculs permettant d'obtenir ces renseignements à partir de renseignements non qualifiés de RCC, et en l'absence de toute objection de la part des États-Unis, nous faisons droit à la demande des Communautés européennes et avons modifié le paragraphe 7.1960 (qui est maintenant le paragraphe 7.1971) pour qualifier ces renseignements des RCC en les mettant entre crochets.

VII. CONSTATATIONS

A. INTRODUCTION GÉNÉRALE

7.1 Dans leur plainte déposée en l'espèce, les États-Unis allèguent plus de 300 cas de subventionnement distincts, sur une période de près de 40 ans, de la part des Communautés européennes[1755] et de quatre de leurs États membres, la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni, en ce qui concerne les aéronefs civils gros porteurs ("LCA") développés, produits et vendus par la société aujourd'hui connue sous le nom d'Airbus SAS. Les mesures visées par la plainte des États-Unis peuvent être regroupées en cinq catégories générales: i) "aide au lancement" ou "financement des États membres"; ii) prêts de la Banque européenne d'investissement; iii) infrastructures et dons pour les infrastructures; iv) mesures de restructuration de sociétés; et v) financement de la recherche et du développement technologique. Les États-Unis allèguent que chacune des mesures contestées est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et que les Communautés européennes et les quatre États membres, en recourant à ces subventions, causent des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis au sens des articles 5 et 6 de l'Accord SMC. Par ailleurs, les États-Unis allèguent que sept des mesures d'"aide au lancement" ou de "financement des États membres" contestées sont des subventions à l'exportation prohibées au sens de l'article 3 de l'Accord SMC.

7.2 Le 6 octobre 2004, les États-Unis ont demandé l'ouverture de consultations avec les Communautés européennes et certains de leurs États membres (France, Allemagne, Espagne et Royaume-Uni) au sujet des mesures contestées.[1756] Ils ont demandé l'établissement du présent Groupe

[1754] CE, demande de réexamen intérimaire, page 31.

[1755] Comme indiqué précédemment, voir la note 1 ci-dessus, le 1er décembre 2009, le *Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne* (fait à Lisbonne le 13 décembre 2007) est entré en vigueur. Le 29 novembre 2009, l'OMC a reçu une note verbale (WT/L/779) du Conseil de l'Union européenne et de la Commission des Communautés européennes indiquant que, en vertu du Traité de Lisbonne, à compter du 1er décembre 2009, l'Union européenne se substitue et succède à la Communauté européenne.

[1756] WT/DS316/1, joint dans l'annexe A.

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

spécial le 31 mai 2005.[1757] À la suite de la présentation, le 24 février 2006, du rapport du représentant désigné dans le cadre de la procédure de collecte de renseignements au titre de l'Annexe V de l'Accord SMC, le Groupe spécial a temporairement suspendu son calendrier, puis a repris ses travaux en septembre 2006.

7.3 Dans le présent rapport, l'examen des allégations des États-Unis fait l'objet de quatre parties. Premièrement, dans les parties VII.C et VII.D, nous énonçons notre décision du 11 juillet 2007 concernant la demande de décision préliminaire présentée par les Communautés européennes le 25 octobre 2005 et examinons d'autres questions préliminaires. Ensuite, dans la partie VII.E, nous évaluons les allégations des États-Unis se rapportant au point de savoir si chacune des mesures contestées est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC et si sept des mesures contestées en question sont des subventions à l'exportation. Enfin, pour ce qui des mesures dont nous constatons qu'elles sont des subventions spécifiques, nous examinons dans la partie VII.F les allégations des États-Unis selon lesquelles les Communautés européennes et les quatre États membres, en recourant à ces subventions, causent les effets défavorables allégués pour les intérêts des États-Unis au sens des articles 5 et 6 de l'Accord SMC. Nous exposons nos conclusions et recommandations dans la section VIII.

B. PRINCIPES PERTINENTS CONCERNANT LE CRITÈRE D'EXAMEN, L'INTERPRÉTATION DES TRAITÉS ET LA CHARGE DE LA PREUVE

1. Critère d'examen

7.4 L'article 11 du Mémorandum d'accord définit le critère à appliquer pour la prise de décisions par les groupes spéciaux de l'OMC, prescrivant qu'ils procèdent à une "évaluation objective" de la question, y compris une évaluation objective des faits, et de l'applicabilité des dispositions des accords visés pertinents et de la conformité des faits avec ces dispositions, et qu'ils "formule{nt} d'autres constatations propres à aider l'ORD à faire des recommandations ou à statuer ainsi qu'il est prévu dans les accords visés".

2. Principes pertinents d'interprétation des traités

7.5 Pour ce qui est de la question de l'interprétation juridique, l'article 3:2 du Mémorandum d'accord dispose que les Membres reconnaissent que le système de règlement des différends a pour objet de clarifier les dispositions des accords visés "conformément aux règles coutumières d'interprétation du droit international public". L'article 31.1 de la Convention de Vienne sur le droit des traités ("Convention de Vienne")[1758], dont il est généralement admis qu'il constitue une telle règle coutumière, dispose ce qui suit:

> "Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but."

7.6 Il existe une abondante jurisprudence de l'OMC traitant de l'application de ces dispositions concernant l'interprétation des traités dans le règlement des différends à l'OMC. Il est évident que l'interprétation doit être fondée avant tout sur le texte du traité lui-même[1759], mais que le contexte du traité joue aussi un rôle. Il est aussi un fait bien établi que ces principes d'interprétation "ne signifient

[1757] WT/DS316/2, joint dans l'annexe B.

[1758] Faite à Vienne le 23 mai 1969, 1155 Recueil des Traités des Nations Unies 331 (1980); 8 *International Legal Materials* 679 (1969).

[1759] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Taxes sur les boissons alcooliques* ("*Japon – Boissons alcooliques II* "), WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adopté le 1er novembre 1996, page 14.

pas qu'il soit nécessaire ni justifiable d'imputer à un traité des termes qu'il ne contient pas ou d'inclure dans un traité des concepts qui n'y étaient pas prévus".[1760] Par ailleurs, les groupes spéciaux "doivent se conformer aux règles d'interprétation des traités énoncées dans la Convention de Vienne et ne doivent pas accroître ou diminuer les droits et obligations prévus dans l'Accord sur l'OMC".[1761]

3. Charge de la preuve

7.7 Bien que les parties n'aient généralement pas soulevé la question de la charge de la preuve, nous avons gardé à l'esprit les principes généraux applicables à la charge de la preuve dans le système de règlement des différends de l'OMC, qui exigent qu'une partie alléguant qu'il y a eu violation d'une disposition d'un accord de l'OMC par un autre Membre soutienne et prouve son allégation.[1762] Dans le présent différend, la charge incombe donc aux États-Unis, qui ont contesté certaines mesures et leurs effets, de démontrer que les mesures contestées sont des subventions spécifiques et, dans certains cas, des subventions à l'exportation, et qu'en recourant à ces subventions, les Communautés européennes et certains États membres causent des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis. Il incombe généralement à chaque partie qui affirme un fait d'en apporter la preuve.[1763] Par conséquent, il appartient aussi aux Communautés européennes d'apporter des éléments de preuve concernant les faits qu'elles affirment.

7.8 Nous avons également gardé à l'esprit que l'établissement d'éléments *prima facie*, en l'absence de réfutation effective par l'autre partie, fait obligation au groupe spécial, en droit, de statuer en faveur de la partie établissant ces éléments *prima facie*.[1764] Enfin, nous rappelons que l'Organe d'appel a également dit qu'"{u}ne partie plaignante ne {pouvait} pas tout simplement présenter des éléments de preuve et escompter que le groupe spécial devine, au regard de ces éléments, une allégation d'incompatibilité avec les règles de l'OMC. Une partie plaignante ne {pouvait} pas non plus simplement alléguer des faits sans les rapporter à ses arguments juridiques".[1765]

C. DÉCISION PRÉLIMINAIRE[1766]

1. Introduction

7.9 Le 6 octobre 2004, les États-Unis ont demandé l'ouverture de consultations avec les gouvernements allemand, français, britannique et espagnol, et avec les Communautés européennes, conformément aux articles 1er et 4 du Mémorandum d'accord, à l'article XXIII:1 du GATT de 1994 et aux articles 4, 7, et 30 de l'Accord SMC, au sujet des mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs. En vertu de cette demande, les États-Unis ont tenu des consultations avec les Communautés européennes le 4 novembre 2004.[1767]

[1760] Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture* ("*Inde – Brevets (États-Unis)*"), WT/DS50/AB/R, adopté le 16 janvier 1998, paragraphe 45.

[1761] Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Brevets (États-Unis)*, paragraphe 46.

[1762] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde* ("*États-Unis – Chemises et blouses de laine*"), WT/DS33/AB/R et Corr. 1, adopté le 23 mai 1997, pages 15 et 16.

[1763] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, pages 15 et 16.

[1764] Rapport de l'Organe d'appel *Mesures communautaires concernant les viandes et les produits carnés (hormones)* ("*CE – Hormones*"), WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R, adopté le 13 février 1998, paragraphe 104.

[1765] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures visant la fourniture transfrontières de services de jeux et paris,* ("*États-Unis – Jeux*"), WT/DS285/AB/R, adopté le 20 avril 2005, et Corr.1, paragraphe 140.

[1766] Initialement transmise aux parties et aux tierces parties le 11 juillet 2007.

[1767] WT/DS316/1; G/L/697; G/SCM/D62/1, 12 octobre 2004.

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

7.10 Le 31 mai 2005, les États-Unis ont demandé l'établissement d'un groupe spécial conformément à l'article 6 du Mémorandum d'accord, à l'article XXIII:2 du GATT de 1994 et aux articles 4, 7 et 30 de l'Accord SMC.[1768]

7.11 Le 20 juillet 2005, l'ORD a établi le Groupe spécial en le dotant du mandat suivant:

> "Examiner, à la lumière des dispositions pertinentes des accords visés cités par les États-Unis dans le document WT/DS316/2, la question portée devant l'ORD par les États-Unis dans ce document; 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."[1769]

7.12 Le 25 octobre 2005, les Communautés européennes ont présenté au Groupe spécial une demande de décisions préliminaires visant deux séries distinctes de questions. Premièrement, elles demandent au Groupe spécial de constater que certaines mesures dont les États-Unis allèguent qu'elles constituent des subventions prohibées ou pouvant donner lieu à une action sortent du "champ d'application temporel" de la présente procédure. Deuxièmement, elles demandent au Groupe spécial de constater que certaines mesures ne relèvent pas de son mandat parce qu'elles n'existaient pas au moment de son établissement, n'étaient pas indiquées dans la demande de consultations ou n'étaient pas indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial conformément à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord.[1770]

7.13 La première série de questions suppose un examen du champ d'application temporel de l'article 5 de l'Accord SMC et de la pertinence, s'il y a lieu, 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* (l'Accord de 1992) pour la détermination des mesures qui entrent dûment dans le champ du présent différend. Nous traitons d'abord ces questions avant d'examiner celles qui se rapportent à la non-existence alléguée des mesures, à l'absence alléguée de consultations et au non-respect allégué de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord.

2. Questions relatives au champ d'application temporel du présent différend

a) Contexte

7.14 Le 7 novembre 2006, les Communautés européennes ont présenté une demande actualisée de décisions préliminaires, qui actualisait et remplaçait partiellement leur demande du 26 octobre 2005 s'agissant de leurs arguments concernant le "champ d'application temporel" du présent différend.[1771] Dans leur demande actualisée, les Communautés européennes font observer que les mesures incluses dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis qui sont antérieures au 1er janvier 1995 (date d'entrée en vigueur de l'Accord SMC) et/ou au 17 juillet 1992 (date d'entrée en vigueur de l'Accord de 1992) sortent du champ d'application temporel du présent différend.

7.15 Selon les modifications incorporées dans la demande actualisée de décisions préliminaires, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de décider que:

[1768] WT/DS316/2, 3 juin 2005.
[1769] WT/DSB/M/194.
[1770] Communautés européennes, demande de décisions préliminaires, 25 octobre 2005 (ci-après "CE, demande initiale"), paragraphe 8.
[1771] Communautés européennes, demande actualisée de décisions préliminaires, 7 novembre 2006 (ci-après "CE, demande actualisée"), paragraphe 3.

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

a) toutes les subventions prohibées et pouvant donner lieu à une action alléguées qui ont été accordées par les Communautés européennes avant le 1er janvier 1995 sont exclues du champ d'application temporel de la procédure; et que

b) tout soutien allégué des pouvoirs publics engagé avant le 17 juillet 1992 est exclu du champ d'application temporel de la procédure.

7.16 Le 22 décembre 2006, le Groupe spécial a rendu publique une communication, dont les parties pertinentes sont reproduites ci-après:

"1. Après avoir soigneusement examiné les communications des parties et des tierces parties et leurs réponses aux questions écrites ayant trait à la demande de décision préliminaire des Communautés européennes visant à ce que certaines mesures contestées soient exclues du champ d'application temporel de la présente procédure, le Groupe spécial informe les parties de ce qui suit:

2. Le Groupe spécial croit comprendre que les Communautés européennes, compte tenu de la teneur de la première communication écrite des États-Unis, ne maintiennent plus leurs allégations relatives au champ d'application temporel de l'article 3 de l'Accord SMC. Par conséquent, sur la base des faits et arguments présentés par les parties à ce jour, le Groupe spécial estime que, pour le moment, il ne lui est pas nécessaire de se prononcer sur cet aspect de la demande de décision préliminaire des Communautés européennes.

3. Le Groupe spécial croit également comprendre que les Communautés européennes ont reconnu que les mesures alléguées indiquées aux paragraphes 34 à 36, 38, 39, 41, 42, 44, 45, 49, 51, 53, 55 et 56 de la réponse des Communautés européennes du 8 décembre 2006 à la question n° 3 du Groupe spécial entrent entièrement ou "partiellement" dans le champ d'application temporel de la présente procédure; et que la demande de décision préliminaire des Communautés européennes est, de ce fait, limitée aux autres mesures alléguées indiquées aux paragraphes 23 à 38, 40, 41, 43, 47, 48, 50 et 54 de la réponse des Communautés européennes du 8 décembre 2006 à la question n° 3 du Groupe spécial dont il est allégué qu'elles sortent entièrement ou "partiellement" du champ d'application temporel de la présente procédure.

4. Sur la base des faits et arguments que le Groupe spécial a examinés jusqu'à présent, et sans préjudice de toute opinion qu'il pourrait se faire au cours de la présente procédure à la lumière de faits et arguments additionnels qui pourraient être présentés par les parties et les tierces parties, le Groupe spécial n'est pas convaincu par les affirmations des Communautés européennes selon lesquelles i) en général, "les subventions accordées" ou "amenées à exister" avant le 1er janvier 1995 ne peuvent pas entrer dans le champ d'application de l'article 5 de l'Accord SMC; et ii) "le soutien allégué des pouvoirs publics engagé avant le 17 juillet 1992" sort du champ d'application temporel de la présente procédure, en raison 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*. En outre, le Groupe spécial estime qu'il n'est pas actuellement en mesure de déterminer si les mesures indiquées aux paragraphes 23 à 38, 40, 41, 43, 47, 48, 50 et 54 de la réponse des Communautés européennes du 8 décembre 2006 à la question n° 3 du Groupe spécial sortent du champ d'application de l'article 5 de l'Accord SMC. Le Groupe spécial

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

> invite donc les parties et les tierces parties à agir en partant du principe que toutes les mesures alléguées contestées par les États-Unis continuent d'entrer dans le champ d'application de la présente procédure.
>
> 5. Les raisons expliquant le point de vue du Groupe spécial sur cet aspect de la demande de décision préliminaire des Communautés européennes seront divulguées aux parties en temps opportun."[1772]

7.17 Nous rappelons qu'en réponse à une question du Groupe spécial concernant le champ d'application temporel de l'Accord SMC, les Communautés européennes ont confirmé que les mesures dont les États-Unis allèguent qu'elles sont des subventions prohibées au titre de la Partie II de l'Accord SMC (à savoir l'AL/FEM pour les Airbus A380, A340-500/600 et A330-200) avaient toutes commencé à exister après le 1er janvier 1995.[1773] Le Groupe spécial note en outre que les États-Unis n'ont pas formulé d'allégations au titre de l'article 3 en ce qui concerne les subventions accordées avant le 1er janvier 1995. Par conséquent, il n'est pas nécessaire pour le Groupe spécial d'examiner la demande de décision préliminaire des Communautés européennes concernant le champ d'application temporel de la Partie II de l'Accord SMC.

7.18 Également en réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes ont admis que certaines des mesures contestées par les États-Unis entraient dans le champ d'application de l'article 5 de l'Accord SMC parce que les sommes avaient été versées après le 1er janvier 1995.[1774] Sont cependant en cause les mesures contestées restantes dont les Communautés européennes soutiennent qu'elles sortent du champ d'application de l'article 5 de l'Accord SMC. Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'exclure ces mesures restantes du champ du présent différend au motif que, dans la mesure où elles ont été "accordées" ou "amenées à exister" avant le 1er janvier 1995, elles sortent du "champ d'application temporel" de l'article 5 de l'Accord SMC.

b) Article 5 de l'Accord SMC

i) Arguments des Communautés européennes

7.19 Les Communautés européennes estiment que le champ d'application temporel de l'Accord SMC doit être déterminé conformément à l'article 28 de la *Convention de Vienne sur le droit des traités* (Convention de Vienne), qui énonce la règle générale selon laquelle les dispositions d'un traité ne s'appliquent pas de façon rétroactive.[1775] Le principal argument des Communautés européennes est que, conformément au principe de non-rétroactivité consacré à l'article 28 de la Convention de Vienne, l'article 5 de l'Accord SMC s'applique aux subventions qui ont été accordées après le

---

[1772] Communication du Groupe spécial aux parties, 22 décembre 2006 (notes de bas de page omises).

[1773] Communautés européennes, réponse à la question n° 1 du Groupe spécial du 8 décembre 2006 (ci-après "CE, réponse à la question n° X du Groupe spécial du 8 décembre 2006"), paragraphes 4 à 6. Au cours de la première réunion du Groupe spécial, les Communautés européennes se sont opposées à ce que les États-Unis utilisent l'expression "aide au lancement" pour décrire l'octroi par les États membres des Communautés européennes aux sociétés Airbus d'un financement pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs. Les Communautés européennes désignent ce financement sous le nom de "financement des États membres" (FEM). Aux fins de la présente décision préliminaire, nous utilisons l'expression "AL/FEM" pour faire référence au financement décrit par les États-Unis comme étant l'"aide au lancement" et par les Communautés européennes comme étant le "FEM". Cette question est examinée plus avant dans les constatations du Groupe spécial au paragraphe 7.291.

[1774] CE, réponse à la question n° 3 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphes 22 à 57. Les mesures en question sont indiquées dans la pièce jointe à la section VII.C, à la suite du paragraphe 7.158.

[1775] CE, demande actualisée, paragraphes 10 à 13.

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

1er janvier 1995, tandis que celles qui ont été accordées avant le 1er janvier 1995 sortent du champ d'application temporel de l'article 5.[1776]

7.20 Les Communautés européennes soutiennent que l'élément central de l'obligation énoncée à l'article 5 de l'Accord SMC est le comportement ou l'acte d'un Membre qui cause des effets défavorables en recourant à des subventions.[1777] Elles font valoir que, conformément au principe de non-rétroactivité énoncé à l'article 28 de la Convention de Vienne, pour être soumis à l'article 5 de l'Accord SMC, le comportement d'un Membre qui cause des effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres doit avoir eu lieu après le 1er janvier 1995.[1778] Les Communautés européennes soutiennent que le comportement ou l'acte du Membre qui est visé par l'article 5 peut consister à "amener une subvention à exister au sens de l'article premier de l'Accord SMC".[1779] Par conséquent, selon les Communautés européennes, l'article 5 de l'Accord SMC ne s'applique pas au *comportement* des pouvoirs publics *amenant* une subvention *à exister* si ce comportement a eu lieu avant le 1er janvier 1995.

7.21 Les Communautés européennes notent qu'une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC comprend deux éléments, à savoir une contribution financière, qui confère un avantage.[1780] Selon elles, une subvention est "amenée à exister" uniquement lorsque la contribution financière a été attribuée et que l'avantage a été conféré.[1781] Pour les Communautés européennes, il ne suffit pas, pour qu'un Membre soit assujetti aux obligations de l'article 5, que les effets défavorables d'une subvention accordée par un Membre avant le 1er janvier 1995 soient ressentis par des Membres après le 1er janvier 1995. Il ne suffit pas non plus, pour qu'une subvention entre dans le champ d'application de l'article 5, que l'"avantage" de la contribution financière ait été conféré après le 1er janvier 1995 si la contribution financière a été attribuée avant cette date.[1782] La conséquence de cette approche est

[1776] Conformément à cette approche, les Communautés européennes font valoir que l'AL/FEM engagée et versée avant le 1er janvier 1995 sort du champ d'application temporel de l'article 5 car les dons au titre de l'AL/FEM constituent des "actes" accomplis aux fins de l'article 28 de la Convention de Vienne. Les Communautés européennes font aussi valoir que les prêts de la BEI à EADS et aux sociétés Airbus qui ont été accordés en totalité avant le 1er janvier 1995 sortent du champ d'application temporel de l'article 5. S'agissant des mesures que les États-Unis ont contestées en tant que subventions aux infrastructures, les Communautés européennes font valoir que l'extension de la piste de l'aéroport de Brême, qui a eu lieu en 1988 et 1989, sort du champ d'application temporel de l'article 5 parce que la "contribution financière" (c'est-à-dire la fourniture de la piste) était un acte accompli au 1er janvier 1995. Les subventions dont il est allégué qu'elles résultaient de certains transferts de parts et de certaines prises de participation au capital social concernant les sociétés Airbus sortent également, selon les Communautés européennes, du champ d'application temporel de l'article 5 dans la mesure où ces transferts ou prises de participation ont eu lieu avant 1995, parce qu'à ce moment-là ils étaient devenus des "actes" accomplis. Pour ce qui est du financement de la recherche-développement que les États-Unis ont contesté au motif qu'il comportait des subventions pouvant donner lieu à une action, les Communautés européennes font valoir que les dons ou versements effectués après le 1er janvier 1995 au titre de programmes établis avant le 1er janvier 1995 entrent dans le champ d'application temporel de l'article 5, alors que les dons ou versements qui ont été effectués avant le 1er janvier 1995 sortent du champ d'application temporel de l'article 5 et devraient être exclus du champ de la présente procédure.

[1777] CE, demande actualisée, paragraphes 27 et 28. Argument réitéré dans la deuxième communication écrite des Communautés européennes (ci-après "CE, DCE"), paragraphe 11.

[1778] CE, demande actualisée, paragraphe 27.

[1779] CE, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 18. CE, DCE, paragraphe 11 (pas d'italique dans l'original).

[1780] CE, DCE, paragraphe 16.

[1781] CE, DCE, paragraphe 16.

[1782] En d'autres termes, les Communautés européennes font valoir que si un Membre a attribué avant le 1er janvier 1995 une contribution financière, dont une partie ou la totalité des avantages sont conférés après le 1er janvier 1995, ce comportement n'est pas, conformément au principe de non-rétroactivité, soumis à l'article 5 de l'Accord SMC.

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

que, pour être soumis à l'article 5 de l'Accord SMC, les éléments contribution financière *et* avantage d'une subvention (et évidemment les effets défavorables) doivent avoir lieu après le 1er janvier 1995.[1783] Les Communautés européennes décrivent l'obligation énoncée à l'article 5 de la manière suivante:

> "Les rédacteurs de l'Accord SMC ont institué le devoir (négatif) de s'abstenir d'accorder de nouvelles subventions pouvant donner lieu à une action après 1995. S'ils avaient voulu également instituer le devoir (positif) additionnel pour les Membres de réviser toutes leurs subventions antérieures à 1995 à cause de leur effet économique possible sous la forme d'"avantages persistants" après 1995, ils l'auraient fait dans la Partie IX relative aux dispositions transitoires."[1784]

7.22 Les Communautés européennes font valoir que si le Groupe spécial en décidait autrement, cela irait à l'encontre du principe de non-rétroactivité parce que cela exigerait effectivement que les Membres procèdent à un réexamen complet de toutes les subventions qu'ils avaient accordées avant le 1er janvier 1995 pour déterminer si "elles pourraient produire des "avantages persistants" et pourraient, de façon rétroactive, enfreindre l'article 5 de l'Accord SMC".[1785]

7.23 Les Communautés européennes font observer que, bien que le comportement d'un Membre qui amène une subvention à exister puisse avoir des effets économiques qui persistent après la cessation de ce comportement, cette circonstance ne transforme pas ce qui est correctement qualifié d'"acte" accompli aux fins de l'article 28 de la Convention de Vienne en une "situation" qui continue d'exister.[1786] Les Communautés européennes soutiennent qu'une "situation" ayant un caractère continu, aux fins de l'article 28 de la Convention de Vienne, "exige plus qu'une subvention amenée à exister avant 1995 qui a des effets économiques après 1995".[1787] Elles mentionnent un programme de subventions comportant des octrois récurrents de subventions comme exemple de "situation" ayant un caractère continu dans le domaine des subventions.[1788] Elles opposent de tels programmes à l'octroi ponctuel d'une subvention, dont elles soutiennent qu'il n'entrerait pas dans le champ d'application temporel de l'article 5 si le comportement en question avait eu lieu avant le 1er janvier 1995, même si les effets défavorables causés par ce comportement apparaissaient après cette date.[1789]

7.24 Les Communautés européennes estiment que leur interprétation de l'article 5 est indirectement confirmée par le paragraphe 7 de l'Annexe IV de l'Accord SMC, qui indique la méthode de calcul du subventionnement *ad valorem* total d'un produit aux fins de la présomption de préjudice grave prévue à l'article 6.1 a).[1790] Elles considèrent que le paragraphe 7 de l'Annexe IV vise une situation exceptionnelle dans laquelle les subventions accordées avant le 1er janvier 1995 sont comprises dans

---

[1783] CE, demande actualisée, paragraphe 30; CE, réponse à la question n° 5 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 67.

[1784] CE, réponse à la question n° 5 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 67.

[1785] CE, DCE, paragraphe 17.

[1786] CE, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphes 19 et 20. *Voir aussi* la réponse des Communautés européennes à la question n° 57 du Groupe spécial (ci-après "CE, réponse à la question n° X du Groupe spécial"), paragraphes 5 à 8; CE, DCE, paragraphes 12 et 16.

[1787] CE, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 20.

[1788] CE, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 20; CE, réponse à la question n° 57 du Groupe spécial, paragraphes 6 et 7. Les Communautés européennes font donc valoir que les dons postérieurs à 1995 effectués dans le cadre de programmes de subventions ayant été établis avant le 1er janvier 1995 seraient soumis à l'article 5 de l'Accord SMC car de tels dons constituent effectivement un nouveau comportement de l'État.

[1789] CE, demande actualisée, paragraphe 27.

[1790] CE, demande actualisée, paragraphe 29; CE, réponse à la question n° 5 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphes 66 et 67.

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

le calcul du subventionnement *ad valorem*, à condition que leurs avantages soient affectés à une production future.[1791] Selon les Communautés européennes, si l'article 5 avait été censé s'appliquer d'une manière générale aux subventions accordées avant le 1er janvier 1995, cette exception spécifique n'aurait pas été nécessaire.

7.25 Les Communautés européennes font aussi valoir que l'article 5, en obligeant les Membres à ne pas causer d'effets défavorables "en recourant à l'une quelconque des subventions au sens de l'article premier", exige nécessairement de se référer à la définition d'une "subvention" donnée à l'article premier de l'Accord SMC et exclut de ce fait les subventions octroyées avant le 1er janvier 1995.

ii) Arguments des États-Unis

7.26 Tout d'abord, les États-Unis notent qu'ils ne sont pas partie à la Convention de Vienne.[1792] Cela étant, ils ne considèrent pas que cet état de choses pose problème pour la résolution des questions soulevées par la présente demande de décisions préliminaires puisqu'ils ne cherchent pas à interpréter l'article 5 de l'Accord SMC d'une manière rétroactive.[1793] Les États-Unis font observer que les Membres ont contracté l'obligation énoncée à l'article 5 à la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC et que la question pertinente est celle de savoir comment le Groupe spécial détermine la teneur précise de cette obligation.

7.27 Les États-Unis font valoir que l'acte, le fait ou la situation qui est l'élément central de l'obligation énoncée à l'article 5 de l'Accord SMC consiste à *causer* des effets défavorables pour les intérêts d'un Membre en recourant à des subventions et que cet acte, ce fait ou cette situation consistant à causer des effets défavorables pour les États-Unis en recourant aux mesures de subventionnement en cause dans le présent différend a continué d'exister après le 1er janvier 1995.[1794] Les États-Unis justifient leur interprétation de l'article 5 de l'Accord SMC en faisant valoir que "le fait que l'expression "en recourant à" fait fonction de clause modificatrice subordonnée concorde avec l'élément central de la disposition, qui est le fait de causer des effets défavorables, et non l'octroi d'une subvention".[1795] Les États-Unis opposent la structure de l'obligation énoncée à l'article 5 à la prohibition prévue à l'article 3.2 qui, en disposant qu'un Membre "n'accordera ni ne maintiendra" de subventions prohibées, porte spécifiquement sur l'octroi ou le maintien d'une subvention prohibée, et non sur le fait de causer certains effets en recourant à la subvention.[1796]

7.28 Les États-Unis notent que le terme "use" figurant dans la version anglaise de l'article 5 se présente sous la forme d'un nom qui désigne un fait ou une situation, à savoir the "act of using, fact of being used" (l'acte consistant à recourir à, le fait qu'il soit recouru à), plutôt que sous la forme d'un verbe.[1797] Selon les États-Unis, le terme "use" tel qu'il se présente à l'article 5 n'a aucune connotation temporelle indiquant que l'obligation énoncée à l'article 5 s'applique uniquement au moment où la

[1791] CE, demande actualisée, paragraphe 29.

[1792] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006 ("États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° X du Groupe spécial du 8 décembre 2006"), paragraphe 2. Les États-Unis notent que les Communautés européennes elles-mêmes ne sont pas partie à la Convention de Vienne.

[1793] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 2.

[1794] États-Unis, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006 (ci-après "États-Unis, réponse à la question n° X du Groupe spécial du 8 décembre 2006"), paragraphe 1; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 6.

[1795] États-Unis, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006.

[1796] États-Unis, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 2, note de bas de page 1.

[1797] États-Unis, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 2.

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

subvention est initialement accordée.[1798] En revanche, ils soutiennent que l'article 5, qui est centré sur l'acte, le fait ou la situation consistant à *causer des effets défavorables* en recourant à des subventions, montre qu'il peut y avoir un décalage entre l'engagement initial de verser une subvention et les effets défavorables qu'elle cause, et qu'il n'est pas nécessaire que la subvention et les effets défavorables causés par celle-ci soient concomitants.[1799]

7.29 Les États-Unis font observer que leur interprétation de l'article 5 est compatible d'une manière générale avec la Partie III de l'Accord SMC, dont ils font valoir qu'elle vise une "situation" persistante dans laquelle des effets défavorables sont causés à la longue par le recours à des subventions, et non l'"acte" ponctuel consistant à attribuer une contribution financière.[1800] À l'appui de leurs dires, les États-Unis notent que l'article 6.4 dispose que les allégations de détournement ou d'entrave aux fins de l'article 6.3 d) de l'Accord SMC doivent être examinées "sur une période dûment représentative, suffisante pour démontrer des tendances manifestes dans l'évolution du marché du produit considéré, qui, en temps normal, sera d'au moins un an". En outre, l'article 6.3 d) dispose que les effets en question doivent suivre une tendance constante pendant une période durant laquelle des subventions ont été accordées.[1801]

7.30 Les États-Unis font valoir que le texte de l'article 5 de l'Accord SMC ne fait pas de distinction entre les mesures de subventionnement qui ont commencé à exister avant le 1er janvier 1995 et celles qui ont commencé à exister après le 1er janvier 1995.[1802] Ils soutiennent que des éléments contextuels étayant ce point de vue figurent dans les dispositions de l'article 28 concernant les dispositions transitoires. Selon les États-Unis, l'article 28.1, qui exempte, sous certaines conditions, les programmes de subventions mis en place avant le 1er janvier 1995 des dispositions de la Partie II de l'Accord SMC pendant une période transitoire de trois ans, confirme que les seules obligations énoncées dans l'Accord SMC qui ne s'appliquaient pas aux programmes de subventions mis en place avant le 1er janvier 1995 étaient celles prévues dans la Partie II.[1803]

7.31 En réponse à l'argument des Communautés européennes selon lequel le paragraphe 7 de l'Annexe IV de l'Accord SMC devrait être considéré comme une circonstance exceptionnelle dans laquelle les subventions accordées avant le 1er janvier 1995 peuvent être prises en compte pour déterminer si une subvention a causé des effets défavorables aux fins de l'article 5, les États-Unis font valoir que le paragraphe 7 de l'Annexe IV confirme effectivement leur conclusion selon laquelle l'Accord SMC n'exclut pas les mesures de subventionnement qui ont commencé à exister avant le 1er janvier 1995 de son champ d'application temporel.[1804] Les États-Unis font valoir que cette disposition n'est pas une "exception" à une règle générale de non-rétroactivité énoncée dans la Partie III de l'Accord SMC; elle indique simplement une méthode permettant de déterminer *quelles* subventions accordées avant le 1er janvier 1995 devraient être prises en compte aux fins de l'article 6.1.[1805]

[1798] États-Unis, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 2.
[1799] États-Unis, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 3.
[1800] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 6.
[1801] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 6.
[1802] États-Unis, réponse à la demande actualisée de décision préliminaire présentée par les Communautés européennes, 29 novembre 2006 (ci-après "États-Unis, réponse à CE – demande actualisée"), paragraphe 15.
[1803] États-Unis, réponse à la question n° 8 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 20.
[1804] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 17.
[1805] États-Unis, réponse à la question n° 6 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 14.

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

iii) Arguments des tierces parties

7.32 L'Australie observe qu'en examinant l'application de l'article 28 de la Convention de Vienne à l'article 5 de l'Accord SMC, le Groupe spécial peut être appelé à déterminer si les "versements effectués avant l'entrée en vigueur de l'Accord SMC peuvent être considérés comme faisant partie d'une "situation" ou d'un continuum de subventions qui a continué à exister après l'entrée en vigueur de l'Accord SMC".[1806] À ce propos, l'Australie estime que le Groupe spécial devrait s'inspirer des indications données par l'Organe d'appel au sujet de l'application de l'article 28 de la Convention de Vienne aux "situations".[1807] L'Australie note aussi que l'Accord SMC énonce des dispositions qui prescrivent l'examen d'une période représentative afin d'établir les effets du subventionnement et que, selon la nature de la subvention accordée, de tels effets peuvent continuer à exister du fait qu'un avantage continue d'être conféré au produit subventionné.[1808]

7.33 Le Brésil fait valoir que l'"acte" pertinent dans le contexte des subventions est l'octroi de la subvention par les pouvoirs publics "sous la forme d'une contribution financière qui confère un avantage au sens de l'article premier de l'Accord SMC".[1809] Selon lui, un seul "acte" ne peut pas constituer une "situation" qui continue dans le temps "sans quelque chose de plus, par exemple l'application continue d'une mesure incompatible avec les règles de l'OMC".[1810]

7.34 Selon cette approche, les dons uniques effectués avant le 1er janvier 1995 seraient exclus du champ d'application temporel de l'article 5, alors que les "subventions récurrentes" et les contributions accordées après le 1er janvier 1995 entreraient dans le champ d'application de l'article 5, même si elles sont accordées conformément à des engagements, des décisions ou des mesures pris avant le 1er janvier 1995.[1811] Le Brésil étaye cette interprétation de l'article 5 en faisant observer que l'obligation "de ne pas causer d'effets défavorables" énoncée à l'article 5 est précisée par la référence au fait que le Membre "recour[e]" à l'une quelconque des subventions *visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier*.[1812] En outre, il fait valoir que les verbes actifs "accorder", "maintenir" et "recourir" suggèrent que les rédacteurs voulaient que l'Accord SMC couvre uniquement les subventions *au sens de l'article premier* effectivement accordées après le 1er janvier 1995.[1813]

7.35 Enfin, le Brésil estime que l'absence de toute disposition transitoire accordant expressément aux Membres de l'OMC le droit de contester des subventions antérieures à l'OMC au titre des

[1806] Communication de l'Australie en tant que tierce partie, 7 mai 2007 (ci-après "Australie, communication en tant que tierce partie"), paragraphe 24.

[1807] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 24. À ce propos, l'Australie fait référence au rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Canada – Durée de la protection conférée par un brevet* ("*Canada – Durée d'un brevet*"), WT/DS170/AB/R, adopté le 12 octobre 2000.

[1808] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 24. Les dispositions de l'Accord SMC auxquelles l'Australie se réfère sont l'article 6.3 d) et l'article 6.4, examinés plus loin.

[1809] Brésil, observations en tant que tierce partie concernant la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes, 5 décembre 2006 (ci-après "Brésil, observations en tant que tierce partie"), paragraphe 17.

[1810] Brésil, observations en tant que tierce partie, paragraphe 13; communication écrite du Brésil en tant que tierce partie, 7 mai 2007 (ci-après "Brésil, communication en tant que tierce partie"), paragraphe 13.

[1811] Brésil, observations en tant que tierce partie, paragraphe 18; Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphes 10 à 15.

[1812] Brésil, observations en tant que tierce partie, paragraphe 19.

[1813] Brésil, observations en tant que tierce partie, paragraphe 19; Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 14.

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

Parties II et III de l'Accord SMC étaye encore l'interprétation qu'il donne du champ d'application temporel de l'article 5.[1814]

7.36 Le Japon estime que le texte de l'Accord SMC démontre que ses rédacteurs ne voulaient pas que ses disciplines soient limitées uniquement aux subventions accordées le 1er janvier 1995 ou après cette date.[1815] À cet égard, il note que l'article 28.1 de l'Accord SMC, en prévoyant un délai de grâce de trois ans pendant lequel les Membres ne pourraient pas contester certains programmes de subventions au titre de la Partie II de l'Accord SMC, "sous-entend que les Membres *pourraient* contester ces programmes antérieurs à l'OMC après l'expiration du délai de grâce".[1816]

7.37 De même, le Japon note que le paragraphe 7 de l'Annexe IV de l'Accord SMC reconnaît que les Membres peuvent affecter à une production future les avantages résultant des "subventions accordées avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC" qui sont contestées au titre de la Partie III de l'Accord SMC.

7.38 Enfin, le Japon note que les dispositions de l'Accord SMC pertinentes dans le présent différend, à savoir les articles 1er, 5, 6 et 7, n'énoncent pas de limitations temporelles, et il soutient que l'absence de telles limitations est significative, puisque les rédacteurs ont expressément prévu des limitations temporelles dans d'autres parties de l'Accord SMC, notamment l'article 27.[1817]

7.39 Selon le Japon, l'examen pertinent que le Groupe spécial doit effectuer en l'espèce consiste à déterminer si chaque "situation" de subventionnement allégué antérieure à 1995 avait "cessé d'exister" avant 1995, ou si elle a continué en 1995 ou au-delà.[1818] Le Japon fait observer qu'en procédant à cette analyse, le Groupe spécial devrait considérer qu'une situation de subventionnement dure "tant que l'avantage conféré par cette subvention continue d'exister".[1819]

iv) Réponses des parties aux arguments des tierces parties

7.40 Les États-Unis font valoir que le Brésil a assimilé à tort l'"octroi" d'une subvention à l'attribution d'une "contribution financière" pour déterminer si une subvention avait été "octroyée" avant le 1er janvier 1995. Selon les États-Unis, si tant est qu'il soit même pertinent de déterminer quand une subvention particulière avait été "octroyée" aux fins de l'application de l'article 5, l'analyse ne peut pas se limiter au moment où la contribution financière a été attribuée. Pour appuyer leurs dires, les États-Unis font référence à l'observation faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Plomb et bismuth II*, selon laquelle la définition d'une subvention donnée à l'article 1.1 ne dit pas à quel moment l'existence d'une "contribution financière" et/ou d'un "avantage" doit être établie.[1820]

[1814] Brésil, observations en tant que tierce partie, paragraphe 19.

[1815] Communication du Japon en tant que participant tiers, 7 mai 2007 (ci-après "Japon, communication en tant que tierce partie"), paragraphe 4. Le Brésil et le Japon ont été les seules tierces parties à aborder spécifiquement la question du champ d'application temporel de l'article 5 de l'Accord SMC.

[1816] Communication du Japon en tant que tierce partie (italique dans l'original). Les Communautés européennes et les États-Unis ont également examiné l'importance de l'article 28 et du paragraphe 7 de l'Annexe IV pour l'interprétation contextuelle de l'article 5. Ces arguments sont examinés plus loin.

[1817] Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 5.

[1818] Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 6.

[1819] Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 8.

[1820] États-Unis, observations sur les observations du Brésil en tant que tierce partie, 18 décembre 2006 (ci-après "États-Unis, observations sur les observations du Brésil en tant que tierce partie"), paragraphe 5; faisant référence au 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* ("*États-Unis – Plomb et bismuth II*"), WT/DS138/AB/R, adopté le 7 juin 2000, paragraphe 60. Les États-Unis notent que, dans

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

7.41 Les États-Unis contestent aussi le fait que le Brésil présente l'obligation énoncée à l'article 5 de l'Accord SMC comme étant essentiellement une obligation d'éviter d'"octroyer" certaines subventions.[1821] Ils soutiennent que l'obligation énoncée à l'article 5 est plutôt une obligation de ne pas *causer d'effets défavorables* en recourant à une subvention, obligation dont les États-Unis font valoir qu'elle est d'une nature fondamentalement différente de celle de l'obligation de ne pas "accorder" de subventions prohibées énoncée à l'article 3.2. Les États-Unis soutiennent que les dispositions des Parties II et III de l'Accord SMC "s'appliquent chacune à sa manière dès l'entrée en vigueur de l'Accord SMC, obligeant dès lors les Membres à ne pas accorder ni maintenir une certaine catégorie de subventions et à ne pas causer d'effets défavorables au moyen d'un groupe plus large de subventions".[1822] Selon les États-Unis, l'absence de toute disposition transitoire accordant expressément aux Membres le droit de contester des subventions antérieures à l'OMC au titre des Parties II et III de l'Accord SMC est "pleinement compatible avec le caractère différent des obligations énoncées dans les Parties II et III et ne donne en aucune façon à penser que les obligations doivent être interprétées d'une façon qui est contraire à leur sens exprès".[1823]

7.42 En réponse aux observations du Japon, les Communautés européennes s'inscrivent en faux contre ce qu'elles considèrent être une affirmation non étayée du Japon selon laquelle des subventions individuelles auraient pu être contestées pendant le délai de grâce ménagé pour les programmes de subventions à l'article 28.1. Selon les Communautés européennes, rien dans l'Accord SMC n'indique une intention contraire, à savoir que les rédacteurs entendaient lever la présomption de non-rétroactivité pour les subventions individuelles accordées avant le 1er janvier 1995.[1824]

7.43 Quant à l'argument du Japon selon lequel des limitations expresses du champ d'application temporel sont énoncées dans d'autres dispositions de l'Accord SMC, comme l'article 27, les Communautés européennes répondent que l'article 27 ne concerne pas la question des règles temporelles spécifiques applicables au comportement antérieur, mais prévoit une exemption pour les pays en développement pendant un certain laps de temps *après* l'entrée en vigueur de l'Accord SMC. Selon les Communautés européennes, si les subventions octroyées avant le 1er janvier 1995 avaient été censées être soumises à l'article 5, l'exemption concernant le traitement spécial et différencié des pays en développement prévu à l'article 27.3 aurait visé les subventions octroyées avant le 1er janvier 1995, ce qui n'était pas le cas.[1825]

v) Évaluation par le Groupe spécial

7.44 Nous rappelons que la partie pertinente de l'article 5 de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "Aucun Membre ne devrait causer, en recourant à l'une quelconque des subventions visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier, d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres ..."

---

le différend *États-Unis – Plomb et bismuth II*, les subventions alléguées faisant l'objet d'une mesure compensatoire comportaient des contributions financières (principalement des prises de participation au capital social) attribuées par les pouvoirs publics britanniques pendant les périodes 1977-1978 et 1985-1986, dont les avantages avaient été imputés par l'USDOC sur les 18 années ultérieures. Aucune partie à ce différend n'a contesté le fait qu'une contribution financière antérieure à 1995 donnant lieu à des avantages postérieurs à 1995 pouvait équivaloir à une subvention pouvant donner lieu à une action au titre de la Partie V de l'Accord SMC (note de bas de page 11).

[1821] États-Unis, observations sur les observations du Brésil en tant que tierce partie, paragraphe 6.
[1822] États-Unis, observations sur les observations du Brésil en tant que tierce partie, paragraphe 8.
[1823] États-Unis, observations sur les observations du Brésil en tant que tierce partie.
[1824] CE, DCE, paragraphe 14.
[1825] CE, DCE, paragraphe 14.

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

7.45 Il n'y a rien dans le texte de l'article 5 de l'Accord SMC qui indique que l'obligation qu'il énonce devrait s'appliquer de manière rétroactive. Nous estimons que les Membres se sont engagés à être liés par l'obligation énoncée à l'article 5 de l'Accord SMC à compter du 1er janvier 1995. Toutefois, il est important de souligner qu'accepter d'être lié par l'obligation énoncée à l'article 5 à compter du 1er janvier 1995 n'équivaut pas nécessairement à convenir que seules les subventions accordées après le 1er janvier 1995 peuvent faire l'objet d'allégations d'effets défavorables au titre de la Partie III de l'Accord SMC. Que cela soit le cas ou non dépend de la teneur de l'obligation énoncée à l'article 5.

7.46 Eu égard à son sens ordinaire, l'article 5 impose aux Membres l'obligation de ne pas causer d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres en recourant à des subventions au sens de l'article premier.[1826] Comme les États-Unis le font observer, le prédicat de la phrase figurant à l'article 5 est "causer [des] effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres", tandis que le syntagme "en recourant à" est un syntagme adverbial qui décrit la manière dont le Membre ne devrait pas causer les effets défavorables.[1827] Ainsi, l'article 5 comprend l'obligation de ne pas causer certains résultats par un enchaînement de causalité spécifique, et non l'obligation de ne pas avoir un certain comportement. Cela est reflété dans la mesure corrective envisagée pour les subventions dont il a été déterminé qu'elles avaient entraîné des effets défavorables au sens de l'article 5: les Membres retireront la subvention *ou* prendront des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables.[1828] Dans le cadre de précédents différends, l'Organe d'appel a indiqué que le principe codifié à l'article 28 de la Convention de Vienne était un principe général de droit international qui était pertinent pour l'interprétation des accords visés.[1829] Selon nous c'est l'obligation de ne pas causer, en recourant à l'une quelconque des subventions visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier, d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres qui doit être interprétée d'une manière compatible avec le principe de non-rétroactivité énoncé à l'article 28 de la Convention de Vienne.

7.47 L'article 28 de la Convention de Vienne, intitulé "Non-rétroactivité des traités", dispose ce qui suit:

> "À moins qu'une intention différente ne ressorte du traité ou ne soit par ailleurs établie, les dispositions d'un traité ne lient pas une partie en ce qui concerne un acte ou fait antérieur à la date d'entrée en vigueur de ce traité au regard de cette partie ou une situation qui avait cessé d'exister à cette date."[1830]

[1826] Nous notons que, à la différence de l'article 5, l'article 3 est formulé comme une prohibition de l'acte consistant à accorder ou à maintenir des subventions à l'exportation, étant donné que ces subventions sont considérées comme préjudiciables en soi. L'article 5 est axé sur les effets défavorables dont il peut être démontré qu'ils ont été causés par le recours à des subventions par un Membre, y compris par le recours à la catégorie étroite des subventions dont l'octroi ou le maintien est prohibé en vertu de l'article 3.

[1827] États-Unis, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 2.

[1828] En revanche, lorsqu'il a été déterminé qu'un Membre avait accordé ou maintenu une subvention prohibée contraire à l'article 3, la mesure corrective prévue à l'article 4 préconise que le Membre retire la subvention sans retard.

[1829] Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Mesures visant la noix de coco desséchée* ("*Brésil – Noix de coco desséchée*"), WT/DS22/AB/R, adopté le 20 mars 1997, page 17; rapport de l'Organe d'appel *Canada – Durée d'un brevet*, paragraphes 71 et 72; rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 128; rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Désignation commerciale des sardines* ("*CE – Sardines*"), WT/DS231/AB/R, adopté le 23 octobre 2002, paragraphe 200.

[1830] L'article 28 de la Convention de Vienne a été décrit comme reflétant un principe général du droit international ou, selon le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *Brésil – Noix de coco desséchée*, un "principe établi du droit international coutumier"; rapport du Groupe spécial *Brésil – Mesures visant la noix de*

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

7.48 Dans l'affaire *Canada – Durée d'un brevet*, l'Organe d'appel a expliqué l'application de l'article 28 de la Convention de Vienne de la façon suivante:

> "L'article 28 de la *Convention de Vienne* porte non seulement sur tout "acte" mais aussi sur tout "fait" ou toute "situation qui avait cessé d'exister". Il établit qu'en l'absence d'une intention contraire, les dispositions d'un traité ne s'appliquent *pas* à "une situation qui avait cessé d'exister" avant la date d'entrée en vigueur du traité pour une partie à ce traité. Il nous semble que, logiquement, l'article 28 entraîne aussi nécessairement qu'en l'absence d'une intention contraire, les obligations du traité s'appliquent *bien* à une "situation" qui n'a *pas* cessé d'exister – c'est-à-dire à une situation qui est apparue par le passé mais qui continue d'exister dans le cadre du nouveau traité."[1831]

7.49 Comme la déclaration ci-dessus l'indique clairement, le principe de non-rétroactivité énoncé dans l'article 28 de la Convention de Vienne établit une distinction entre les "actes" et les "faits" ponctuels, d'une part, et les "situations", d'autre part. Le fait qu'un traité s'applique à des situations qui existent au moment où le traité entre en vigueur, même si ces situations se sont présentées pour la première fois à une date antérieure, ne constitue pas une violation du principe de non-rétroactivité.[1832]

7.50 Nous notons que la définition du terme "act" (acte) donnée par les dictionnaires inclut "a thing done; a deed" (ce qui est fait; action).[1833] Lorsqu'il a examiné la manière dont l'article 28 de la Convention de Vienne s'appliquait aux dispositions de l'Accord sur les ADPIC, dans l'affaire *Canada – Durée d'un brevet*, l'Organe d'appel a décrit le terme "acte" (dans le contexte de l'interprétation de l'article 70:1 de l'Accord sur les ADPIC) comme "quelque chose qui est "effectué"".[1834] En revanche, le terme "situation" (situation), aux fins de l'article 28 de la Convention de Vienne, a été défini comme "a set of circumstances; a state of affairs" (un ensemble de circonstances; un état de choses).[1835] Dans l'affaire *Canada – Durée d'un brevet*, l'Organe d'appel a dit que le concept de "situation" mentionné à l'article 28 de la Convention de Vienne suggérait "quelque chose qui subsist[ait] et qui continu[ait] dans le temps".[1836]

7.51 Les Communautés européennes tout comme les États-Unis conviennent qu'aucune disposition de l'Accord SMC ne révèle l'intention des rédacteurs d'appliquer l'article 5 (ou toute autre disposition de l'Accord SMC) à un "acte ou fait antérieur" au 1er janvier 1995 "ou [à] une situation qui avait cessé

---

coco desséchée ("*Brésil – 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, paragraphe 279. Par conséquent, nous ne voyons pas la nécessité de nous préoccuper de la question de savoir si l'article 28 lui-même est contraignant pour les États-Unis. En tout état de cause, il n'apparaît pas que les États-Unis contestent l'application du principe, que sa source se trouve dans le droit coutumier, dans des principes généraux ou dans la Convention de Vienne. Le Groupe spécial note que les États-Unis étaient partie plaignante dans l'affaire *Canada – Durée d'un brevet*, dans laquelle l'Organe d'appel a appliqué l'article 28 de la Convention de Vienne aux obligations découlant de l'Accord sur les ADPIC.

[1831] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Durée d'un brevet*, paragraphe 72.

[1832] Observation de la Commission du droit international sur le projet de Convention de Vienne, Annuaire de la CDI, 1966, volume II, observation n° 3 relative au projet d'article 24, page 231; mentionnée par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Durée d'un brevet*, paragraphe 73.

[1833] *Shorter Oxford English Dictionary*, 5ème édition, Oxford, OUP 2002, page 21.

[1834] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Durée d'un brevet*, paragraphe 58.

[1835] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002, page 2852.

[1836] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Durée d'un brevet*, paragraphe 72. Dans ce différend, le Groupe spécial avait qualifié la protection conférée à des inventions par des brevets délivrés dans le cadre d'un régime canadien de brevets antérieur à 1989 de "situation qui n'avait pas cessé d'exister" à la date d'application de l'Accord sur les ADPIC pour le Canada, et il avait constaté qu'il n'était pas possible d'établir un lien entre cette situation et des "actes qui [avaient] été accomplis" avant cette date, et de la faire entrer de cette façon dans le champ d'application de l'article 70:1 de l'Accord sur les ADPIC.

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

d'exister" à cette date.[1837] Le point sur lequel leurs avis divergent, c'est la description de l'obligation énoncée à l'article 5 comme visant soit l'"acte" ponctuel consistant à amener une subvention à exister, soit la "situation" consistant à causer des effets défavorables en recourant à des subventions, aux fins de l'analyse de la non-rétroactivité. Les Communautés européennes font valoir que, dans le contexte de l'article 5, le principe de non-rétroactivité s'applique à l'"acte" d'un Membre consistant à amener une subvention à exister. Étant donné que ce comportement cesse nécessairement lorsque la subvention est amenée à exister, les subventions amenées à exister avant le 1er janvier 1995 constituent des "actes accomplis" et sortent, par conséquent, du champ d'application temporel de l'article 5, même si les "effets économiques" de ces subventions peuvent continuer à se faire sentir ultérieurement.[1838] Nous ne sommes pas d'accord.

7.52 Nous estimons que l'article 5 traite d'un ensemble de circonstances ou d'un état de choses (c'est-à-dire d'une "situation") plutôt que d'actes spécifiques d'un Membre. Même si le terme "causer" est employé comme verbe dans l'article 5, il ne connote pas une action spécifique de la part d'un Membre. Il décrit plutôt une relation particulière entre le comportement antérieur d'un Membre et des événements ultérieurs qui, au bout du compte, sont attribués à ce Membre. Dans la mesure où l'article 5 concerne des "actes" ou un comportement, ceux-ci se rapportent au "recours" à la subvention, et non au "fait d'amener à exister" ou d'accorder la subvention. Nous estimons que notre description de l'obligation énoncée à l'article 5 comme visant une "situation" plutôt qu'un "acte" est compatible avec d'autres dispositions de la Partie III de l'Accord SMC (par exemple l'article 6.3 d) et l'article 6.4) qui exigent l'examen d'une période représentative aux fins de l'établissement des effets du subventionnement. Ces dispositions suggèrent que la Partie III, d'une manière générale, concerne une situation qui subsiste et qui continue dans le temps, plutôt que des actes spécifiques réalisés par les Membres.

7.53 Les Communautés européennes font valoir que, parce que l'obligation énoncée à l'article 5 concerne le recours à une "subvention visée aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier", le champ d'application temporel de l'article 5 dépend nécessairement du fait d'amener une telle "subvention" à exister.[1839] Nous croyons comprendre que les Communautés européennes font valoir que, par l'intermédiaire de la définition d'une "subvention" figurant à l'article 1.1, le champ d'application temporel de l'obligation énoncée à l'article 5 est limité aux effets défavorables causés par le recours aux contributions financières conférant des avantages qui ont commencé à exister après le 1er janvier 1995.

7.54 L'article 1.1 de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "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:

[1837] CE, demande actualisée, paragraphe 13.

[1838] À cet égard, les Communautés européennes font valoir qu'"une situation qui continue" aux fins de l'Accord SMC est un programme de subventions comportant des octrois récurrents de subventions. Ainsi, pour les Communautés européennes, les subventions octroyées après le 1er janvier 1995, même au titre d'un programme antérieur à 1995, seraient soumises à l'article 5 de l'Accord SMC, tandis que les subventions octroyées avant le 1er janvier 1995 ne le seraient pas. CE, réponse à la question n° 57 du Groupe spécial, paragraphes 6 et 7. Toutefois, comme nous l'avons indiqué, c'est l'obligation énoncée à l'article 5 de l'Accord SMC qui doit être décrite comme visant soit un "acte" soit une "situation" pour être interprétée d'une manière compatible avec le principe de non-rétroactivité énoncé dans l'article 28 de la Convention de Vienne.

[1839] CE, DCE, paragraphes 18 et 19. Le Brésil formule un argument similaire au paragraphe 19 de ses observations en tant que tierce partie.

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

> 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);
>
> ii) des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues (par exemple dans le cas des incitations fiscales telles que les crédits d'impôt);
>
> iii) les pouvoirs publics fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale, ou achètent des biens;
>
> iv) les pouvoirs publics font des versements à un mécanisme de financement, ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types énumérés aux alinéas i) à iii) qui sont normalement de leur ressort, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;
>
> ou
>
> a) 2) s'il y a une forme quelconque de soutien des revenus ou des prix au sens de l'article XVI du GATT de 1994;
>
> et
>
> b) si un avantage est ainsi conféré."[1840]

7.55 Nous ne considérons pas que la référence faite dans l'article 5 à la définition d'une "subvention" figurant à l'article premier limite l'application de l'Accord SMC aux contributions financières attribuées et aux avantages conférés après le 1er janvier 1995. L'article 1.1 énonce les circonstances dans lesquelles une "subvention" est "réputée exister" aux fins de l'Accord SMC. Il n'impose pas aux Membres une obligation à laquelle le principe de non-rétroactivité énoncé dans l'article 28 de la Convention de Vienne pourrait s'appliquer.

7.56 En outre, nous rappelons que la définition d'une "subvention" figurant à l'article 1.1 de l'Accord SMC est complexe. Comme l'Organe d'appel l'a fait observer dans l'affaire *Brésil – Aéronefs*, les questions et les définitions respectives de "contribution financière" et d'"avantage" sont des éléments juridiques distincts de l'article 1.1, qui *ensemble* déterminent si une "subvention" existe.[1841] Dans l'affaire *États-Unis – Plomb et bismuth II*, l'Organe d'appel a rejeté un argument selon lequel le verbe "est conféré" à l'indicatif présent à l'article 1.1 b) de l'Accord SMC indiquait que les autorités chargées de l'enquête ne devaient démontrer l'existence d'un "avantage" qu'au moment où la "contribution financière" avait été attribuée. Lorsqu'il a rejeté cet argument, l'Organe d'appel a fait observer en particulier que "[l'article 1.1] ne [disait] pas à quel *moment* l'existence d'une "contribution financière" et/ou d'un "avantage" [devait] être établie".[1842]

[1840] Note de bas de page omise.
[1841] Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs* ("*Brésil – Aéronefs*"), WT/DS46/AB/R, adopté le 20 août 1999, paragraphe 157.
[1842] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Plomb et bismuth II*, paragraphe 60.

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

7.57 En outre, il y a des facteurs contextuels importants qui militent contre l'interprétation de l'article 5 prônée par les Communautés européennes. En particulier, le paragraphe 7 de l'Annexe IV de l'Accord SMC indique que les rédacteurs ne considéraient pas le champ d'application temporel de la Partie III de l'Accord SMC comme étant limité aux contributions financières attribuées, ou aux subventions autrement amenées à exister, après le 1er janvier 1995. Nous rappelons que le paragraphe 7 de l'Annexe IV de l'Accord SMC, qui établit la méthode de calcul du subventionnement *ad valorem* total d'un produit aux fins de la présomption de préjudice grave prévue à l'article 6.1 a) de l'Accord SMC, prescrivait que certaines subventions accordées avant le 1er janvier 1995 soient incluses dans le calcul du subventionnement *ad valorem* total. Le paragraphe 7 de l'Annexe IV disposait ce qui suit:

> "Les subventions accordées avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC, dont le bénéfice est affecté à une production future, seront comprises dans le taux global de subventionnement."

C'est une reconnaissance textuelle expresse de ce que les "effets défavorables" qui sont visés à l'article 5 peuvent être "causés" par le recours à des subventions accordées avant le 1er janvier 1995, au moins dans la mesure où les avantages de ces subventions peuvent être imputés à la période postérieure au 1er janvier 1995. Bien que l'article 6.1 et l'Annexe IV aient désormais expiré (conformément aux dispositions de l'article 31 de l'Accord SMC), ils faisaient bien partie du cadre initial permettant de déterminer à quel moment on pouvait considérer qu'un Membre avait causé des "effets défavorables" (c'est-à-dire un préjudice grave pour les intérêts d'un autre Membre) en recourant à une subvention aux fins de l'article 5.1 c), et fournissaient donc une indication importante en ce qui concernait le champ d'application qu'il était prévu de donner à l'article 5.[1843]

7.58 Les Communautés européennes font valoir que le paragraphe 7 de l'Annexe IV devrait être considéré comme une exception qui prouve l'existence de la règle générale selon laquelle seules les subventions postérieures à 1995 peuvent faire l'objet d'allégations d'effets défavorables. Selon elles, le paragraphe 7 de l'Annexe IV concernait l'"affectation" d'une subvention à une "production future", notion qui, à leur avis, est "différente de l'idée qu'une subvention antérieure à 1995 "continue à conférer un avantage" après 1995". Les Communautés européennes font valoir que le paragraphe 7 de l'Annexe IV fournissait une règle d'évaluation "dans la circonstance limitée où des avantages engendrés par des subventions {antérieures à l'OMC} *étaient affectés à une production future*"[1844] et que, de ce fait, le comportement pertinent pour déterminer le champ d'application temporel du paragraphe 7 de l'Annexe IV était l'affectation de la subvention à une production future.[1845] Les Communautés européennes soutiennent que, si la Partie III de l'Accord SMC avait été censée s'appliquer de façon générale aux subventions accordées avant le 1er janvier 1995 "indépendamment de l'affectation de leurs avantages", une disposition telle que le paragraphe 7 de l'Annexe IV aurait été inutile et redondante.[1846] Par conséquent, elles estiment que l'Annexe IV et l'article 6.1 a) constituent

[1843] Nous rappelons que le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland* a noté que les dispositions de l'Accord SMC qui étaient devenues caduques pouvaient néanmoins être utiles pour comprendre l'architecture globale de l'Accord SMC pour ce qui était des différents types de subventions qu'il cherchait et cherche à traiter; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Subventions concernant le coton upland* ("*États-Unis – Coton upland*"), WT/DS267/R, Corr.1 et Add.1 à Add.3, adopté le 21 mars 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS267/AB/R, paragraphe 7.907 (note de bas de page 1086). Un avis similaire a été exprimé par l'arbitre dans sa décision concernant l'affaire *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Recours des États-Unis à l'arbitrage au titre de l'article 22:6 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends et de l'article 4.11 de l'Accord SMC* ("*États-Unis – FSC (article 22:6 – États-Unis)*"), WT/DS108/ARB, 30 août 2002, note de bas de page 66.

[1844] CE, DCE, paragraphe 21.

[1845] CE, DCE, paragraphe 22.

[1846] CE, demande actualisée, paragraphe 29.

des dispositions singulières et exceptionnelles de l'Accord SMC qui incluent des règles spécifiques concernant la quantification d'une subvention qui sont normalement énoncées dans la Partie V.[1847]

7.59 Nous ne sommes pas d'accord. Le paragraphe 7 de l'Annexe IV reconnaît qu'une subvention accordée avant le 1er janvier 1995 peut, dans certaines circonstances (c'est-à-dire lorsque ses avantages sont affectés à une production future), être pertinente pour la détermination de l'existence d'un préjudice grave visée à l'article 5 c) et peut ainsi entraîner des effets défavorables au titre de l'article 5. Ce paragraphe revêt de l'importance pour le présent différend car il permet de réfuter l'argument essentiel des Communautés européennes selon lequel l'article 5 était censé s'appliquer uniquement aux subventions amenées à exister après le 1er janvier 1995. Le paragraphe 7 de l'Annexe IV indique clairement que les subventions accordées avant l'entrée en vigueur de l'Accord SMC sont considérées comme soumises à l'obligation concernant les effets défavorables énoncée à l'article 5.

7.60 En outre, nous ne souscrivons pas à l'opinion des Communautés européennes selon laquelle le but du paragraphe 7 de l'Annexe IV était d'établir des circonstances exceptionnelles qui seraient réputées constituer un préjudice grave aux fins de la détermination de l'existence d'effets défavorables visée à l'article 5. Nous ne pouvons concevoir aucune raison plausible expliquant pourquoi les rédacteurs prévoiraient que l'existence d'un préjudice grave pourrait être présumée sur la base des subventions antérieures à 1995 tout en excluant la possibilité que l'existence d'un préjudice grave découlant de subventions antérieures à 1995 soit démontrée de façon affirmative. Nous estimons que le rôle de l'Annexe IV était de spécifier une méthode convenue pour le calcul *ad valorem* total prévu par l'article 6.1 a). Le paragraphe 7 de l'Annexe IV indique la façon dont les subventions antérieures à 1995 devaient être incluses dans ce calcul. Dans ce contexte, nous estimons que le paragraphe 7 de l'Annexe IV constitue une indication des intentions des rédacteurs en ce qui concerne les subventions qui seraient soumises aux obligations découlant de la Partie III, et non une exception à ces intentions.

7.61 S'agissant de l'importance contextuelle de l'article 28.1 de l'Accord SMC pour le champ d'application temporel de l'article 5, les Communautés européennes font valoir que le fait que l'article 28.1 b) accorde aux Membres une période transitoire de trois ans pour rendre leurs *programmes* de subventions conformes aux dispositions de l'Accord SMC "montre *a fortiori* que les cas individuels de subventionnement antérieurs à 1995 ne sont pas du tout visés par l'Accord SMC".[1848]

7.62 Selon les États-Unis, l'article 28.1 de l'Accord SMC indique clairement que les programmes de subventions mis en place avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord SMC *sont* soumis à l'Accord SMC; toutefois, il accorde aux Membres une marge de manœuvre de trois ans pour rendre les programmes incompatibles conformes aux obligations découlant de la Partie II.[1849] Les États-Unis soutiennent que cette exemption temporaire des obligations découlant de la Partie II de l'Accord SMC pour les mesures incompatibles implique nécessairement que ces programmes sont par ailleurs soumis aux dispositions de la Partie I et des Parties III à XI.[1850]

7.63 Nous rappelons que l'article 28 dispose ce qui suit:

[1847] CE, DCE, paragraphe 22.

[1848] CE, demande actualisée, paragraphe 25. *Voir aussi* CE, réponse à la question n° 8 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 77.

[1849] Le Japon formule un argument similaire dans sa communication en tant que tierce partie, 7 mai 2007, paragraphe 4.

[1850] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 16.

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

> "28.1 Les programmes de subventions qui auront été mis en place sur le territoire de tout Membre avant la date à laquelle ce Membre aura signé l'Accord sur l'OMC et qui seront incompatibles avec les dispositions du présent accord seront:
>
> a) notifiés au Comité au plus tard 90 jours après la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC pour ce Membre; et
>
> b) rendus conformes aux dispositions du présent accord dans un délai de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC pour ce Membre et, jusque-là, ne seront pas soumis aux dispositions de la Partie II.
>
> 28.2 Aucun Membre n'étendra la portée d'un tel programme et celui-ci ne sera pas reconduit quand il arrivera à expiration."

Nous n'estimons pas que l'article 28.1 apporte une aide contextuelle pour décider si les subventions accordées avant le 1er janvier 1995 peuvent être soumises aux obligations énoncées à l'article 5. Le libellé de l'article 28.1 b), en particulier le membre de phrase final "*jusque-là,* ne seront pas soumis aux dispositions de la Partie II", indique que la période de trois ans au cours de laquelle les Membres étaient tenus de rendre leurs mesures incompatibles avec les règles de l'OMC conformes à l'Accord SMC faisait uniquement fonction d'exemption temporaire de l'application des dispositions de la Partie II.[1851] En d'autres termes, il peut être inféré de l'article 28 que les *programmes* de subventions incompatibles avec les règles de l'OMC, mis en place avant le 1er janvier 1995 et demeurant en vigueur après cette date, étaient en général censés entrer dans le champ d'application temporel de la Partie II, sous réserve du délai de grâce de trois ans accordé par l'article 28.1. Si ces programmes de subventions étaient en général censés entrer dans le champ d'application temporel de l'Accord SMC aux fins de la Partie II (c'est-à-dire en ce qui concerne la prohibition de l'octroi ou du maintien de subventions à l'exportation prohibées) alors, en l'absence d'une quelconque intention contraire exprimée dans le texte ou déduite de la structure de l'Accord SMC, ils entreraient de même dans le champ d'application temporel de la Partie III de l'Accord SMC (c'est-à-dire aux fins de l'obligation de ne pas causer, en recourant à des subventions, d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres). Ainsi, l'article 28.1 laisse entendre que les programmes de subventions mis en place avant le 1er janvier 1995 et maintenus après cette date sont soumis aux dispositions de la Partie III – il ne nous dit pas si les subventions accordées par les Membres avant le 1er janvier 1995 sont soumises aux dispositions de la Partie III.

7.64 Sur la base de ce qui précède, nous interprétons l'obligation énoncée à l'article 5 de l'Accord SMC comme une obligation de ne pas causer d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres en recourant à des subventions au sens de l'article premier. Aux fins de l'application du principe de non-rétroactivité énoncé à l'article 28 de la Convention de Vienne, nous définissons l'article 5 comme visant une "situation"; à savoir causer des effets défavorables en recourant à des subventions. Conformément à l'article 28 de la Convention de Vienne, l'article 5 s'applique à toute "situation" de ce type qui existe à la date d'entrée en vigueur de l'Accord SMC, même si cette situation s'est présentée suite à l'octroi d'une subvention avant cette date. En d'autres termes, notre interprétation du champ d'application temporel de l'article 5 est fondée sur le sens ordinaire des termes de l'article 5 dans leur contexte et à la lumière de l'objet et du but de l'Accord SMC. À cet égard, nous notons en particulier que le paragraphe 7 de l'Annexe IV démontre que les subventions accordées avant le 1er janvier 1995

[1851] La Partie II de l'Accord SMC concerne les subventions à l'exportation prohibées. L'article 3.2, qui figure dans la Partie II de l'Accord SMC, interdit aux Membres d'accorder ou de maintenir les subventions à l'exportation mentionnées à l'article 3.1. L'article 4.7 dispose que, si un groupe spécial constate qu'un Membre a accordé ou maintenu une subvention à l'exportation prohibée en contradiction avec l'article 3.2, il recommandera que le Membre qui accorde la subvention la retire sans retard.

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

étaient considérées comme pertinentes pour la détermination de l'existence d'un préjudice grave visée à l'article 5 c) et pourraient ainsi entraîner des effets défavorables au titre de l'article 5.

7.65 En conclusion, nous rejetons donc la demande de décision préliminaire des Communautés européennes visant à ce que toutes les subventions prohibées et les subventions pouvant donner lieu à une action alléguées accordées par les Communautés européennes avant le 1er janvier 1995 soient exclues du champ d'application temporel de la présente procédure.

c) Pertinence de l'Accord de 1992 entre les Communautés européennes et les États-Unis pour le champ d'application temporel de la présente procédure

i) Introduction

7.66 Dans leur demande actualisée de décisions préliminaires, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de décider que tout soutien allégué des pouvoirs publics engagé avant le 17 juillet 1992, date d'entrée en vigueur de l'Accord de 1992, est exclu du champ d'application temporel de la présente procédure. Pour étayer cette demande, les Communautés européennes avancent divers arguments concernant la pertinence de l'Accord de 1992 pour les droits et obligations des parties au présent différend. Dans la présente décision préliminaire, nous examinons uniquement ceux qui ont trait aux allégations concernant le champ d'application temporel de l'article 5 de l'Accord SMC que les Communautés européennes ont formulées dans leur demande et leur demande actualisée de décisions préliminaires. Les arguments en question concernent la pertinence des articles 2 et 10 de l'Accord de 1992 pour la question de savoir si le soutien allégué des pouvoirs publics engagé avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord de 1992 sort du champ d'application temporel de l'article 5 de l'Accord SMC et devrait, par conséquent, être exclu du champ de la présente procédure. Nous n'examinons pas dans la présente décision préliminaire le "moyen de défense" des Communautés européennes selon lequel l'article 4 de l'Accord de 1992 constitue le "point de repère" approprié pour l'évaluation de l'AL/FEM au titre de l'Accord SMC.[1852] Nous n'examinons pas non plus les arguments des Communautés européennes selon lesquels l'article 4 de l'Accord de 1992 est pertinent pour les questions relatives à l'existence d'une subvention au titre de l'article premier de l'Accord SMC et au fait de causer des effets défavorables au titre de l'article 5 de l'Accord SMC.[1853]

7.67 Toutefois, avant de commencer à examiner les arguments des Communautés européennes, nous jugeons utile de donner une brève description des dispositions de l'Accord de 1992. L'Accord de 1992 a été conclu par les États-Unis et les Communautés européennes le 17 juillet 1992.[1854] Il avait été négocié dans un contexte de dissensions entre les Communautés européennes et les États-Unis à propos des mesures de soutien accordées à leurs branches de production d'aéronefs civils gros porteurs respectives.[1855] Dans le préambule de l'Accord de 1992, les parties reconnaissaient la

[1852] Première communication écrite des Communautés européennes (ci-après "CE, PCE"), paragraphes 394 à 404.

[1853] CE, DCE, paragraphes 148 à 157.

[1854] Le 6 octobre 2004, les États-Unis ont notifié aux Communautés européennes qu'ils abrogeaient l'Accord de 1992; note verbale n° 55 adressée par la Mission des États-Unis auprès de l'UE au Secrétariat général du Conseil de l'UE, 6 octobre 2004. Cependant, les Communautés européennes estiment que l'Accord de 1992 est toujours en vigueur entre les parties. Nous n'avons pas besoin de résoudre cette question pour nous prononcer sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes et, par conséquent, nous n'exprimons pas d'avis la concernant.

[1855] Une manifestation de ces dissensions était la contestation par les États-Unis d'un accord concernant des garanties de change conclu entre le gouvernement allemand et Deutsche Airbus en tant que subvention à l'exportation incompatible avec l'article 9 de l'*Accord relatif à l'interprétation et à l'application des articles VI, XVI et XXIII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce* (le "Code des subventions du Tokyo Round"). Le 4 mars 1992, un groupe spécial du GATT a conclu que le programme d'assurance contre les

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

nécessité de promouvoir un environnement plus favorable au commerce international des aéronefs civils gros porteurs et de réduire les tensions commerciales dans ce domaine. Elles reconnaissaient également que les disciplines de l'Accord du GATT sur le commerce des aéronefs civils devaient être renforcées afin de réduire progressivement le rôle du soutien accordé par les pouvoirs publics. Les parties disaient que leur accord visait à réaliser leur objectif commun consistant à empêcher les distorsions du commerce résultant du soutien accordé directement ou indirectement par les pouvoirs publics pour le développement et la production d'aéronefs civils gros porteurs, à assujettir ce soutien à des disciplines plus rigoureuses et à encourager l'adoption de ces disciplines au niveau multilatéral dans le cadre du GATT. Le cinquième considérant du préambule note ce qui suit:

> "{L'}intention {des parties} d'agir sans préjudice des droits et obligations qui leur incombent dans le cadre du GATT et d'autres accords multilatéraux négociés sous les auspices du GATT ..."

À l'article premier, les parties convenaient de se conformer à la note interprétative concernant l'article 4 de l'Accord du GATT sur le commerce des aéronefs civils. L'article 2 de l'Accord de 1992, intitulé "Engagement pris antérieurement par les pouvoirs publics", indiquait ce qui suit:

> "Le soutien accordé par les pouvoirs publics aux programmes en cours de construction d'aéronefs de grande capacité, qui a été engagé avant la date d'entrée en vigueur du présent accord, n'est pas soumis aux dispositions dudit accord, sauf dispositions contraires figurant ci-après. Les modalités et conditions d'octroi de ce soutien ne sont pas modifiées de manière à les rendre plus favorables aux bénéficiaires. Des modifications mineures ne sont cependant pas considérées comme incompatibles avec cette disposition."

7.68 L'article 3 imposait une prohibition de l'octroi d'un soutien direct des pouvoirs publics, tant aux programmes existants qu'aux programmes futurs concernant les aéronefs civils gros porteurs, autre "que celui qui [avait] déjà été fermement engagé pour la production d'aéronefs civils gros porteurs". L'article 4 établissait des paramètres qualitatifs et quantitatifs pour l'octroi d'un soutien au développement de nouveaux programmes de construction d'aéronefs civils gros porteurs ou d'une version dérivée. L'article 5 énonçait des limitations concernant l'octroi d'un soutien indirect des pouvoirs publics et l'article 6 restreignait la possibilité pour les parties d'assumer une responsabilité pour les prêts spécifiques que les constructeurs d'aéronefs accordaient aux compagnies aériennes, autrement que par le biais d'un financement public des crédits à l'exportation conforme aux directives de l'OCDE. L'article 7 excluait les apports en capital du champ d'application de l'Accord de 1992. L'article 8 était une disposition sur la transparence qui exigeait que les parties procèdent périodiquement et systématiquement à des échanges de toutes les informations à caractère public du type de celles que les gouvernements communiquaient à leurs assemblées nationales élues respectives au sujet des questions relevant de l'Accord de 1992. L'article 8.2 disposait qu'en ce qui concerne les engagements pris antérieurement par les pouvoirs publics pour les programmes de construction d'aéronefs civils gros porteurs décrits à l'article 2, les parties fourniraient séparément une liste complète de ces engagements déjà versés ou engagés et s'informeraient mutuellement de toute modification ayant pour effet de rendre les conditions et modalités de ces engagements de soutien plus favorables pour le bénéficiaire. L'article 9 autorisait une partie, dans certaines circonstances imprévues et exceptionnelles, et sous réserve du respect de certaines conditions, à déroger provisoirement aux disciplines prévues par l'Accord de 1992.

---

risques de change se traduisait par une subvention accordée à l'exportation et que ce programme était prohibé aux termes de l'article 9 du Code des subventions du Tokyo Round, en tant que subvention à l'exportation visée par le point j) de la Liste exemplative. Rapport du Groupe spécial du GATT *Programme d'assurance contre les risques de change mis en place par l'Allemagne pour Deutsche Airbus*, SCM/142, 4 mars 1992, non adopté.

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

7.69 L'article 10 de l'Accord de 1992 disposait ce qui suit:

"Prévention des litiges commerciaux et actions en justice

10.1 Les parties s'efforcent d'éviter tout litige commercial portant sur des questions relevant du présent accord.(3)

10.2 Les parties s'abstiendront d'engager elles-mêmes une action, au titre de leur législation commerciale nationale, à l'égard du soutien accordé par les pouvoirs publics dans le respect du présent accord, tant que celui-ci restera en vigueur. Toutefois, aucune disposition du présent paragraphe n'empêchera une partie d'abroger le présent accord en raison du non-respect de celui-ci par l'autre partie.

10.3 Afin d'éviter tout litige commercial, les parties encourageront vivement des particuliers à demander qu'il soit fait usage des dispositions de l'article 11 pour régler tout différend sur des questions relevant du présent accord. Si des requérants privés demandent cependant qu'une action soit engagée au titre de la législation nationale sur des questions relevant du présent accord, le gouvernement des requérants en informera immédiatement l'autre partie et proposera d'engager des consultations conformément à l'article 11. La partie contre laquelle cette action sera intentée pourra soit suspendre l'application de tout ou partie des dispositions du présent accord, soit mettre fin à celui-ci 15 jours après la conclusion des consultations.

10.4 Dans la conduite des enquêtes portant sur les allégations dans le domaine commercial concernant des produits couverts par le présent accord, qui ont été commencées en application de la législation commerciale nationale à la suite de requêtes de particuliers, les parties tiendront compte, conformément à leur législation, des représentations faites au sujet du respect des conditions du présent accord.

(3) Les actions concernant les "questions relevant du présent accord" désignent les actions en matière commerciale se rapportant au soutien direct et indirect des pouvoirs publics, tel qu'il est défini dans le présent accord. Elles n'incluent pas les actions se rapportant au dumping, à la protection de la propriété intellectuelle, à la législation antitrust ou à la législation dans le domaine de la concurrence."

ii) Arguments des Communautés européennes

7.70 Les Communautés européennes font valoir que, sans préjudice de leurs arguments concernant le champ d'application temporel de l'Accord SMC, les Communautés européennes et les États-Unis sont convenus de limiter le champ d'application temporel de l'Accord SMC entre eux pour ce qui est des mesures de soutien des pouvoirs publics antérieures à 1992 qui étaient destinées aux aéronefs civils gros porteurs. Selon les Communautés européennes, cet accord entre les parties concernant le champ d'application temporel des différends liés à l'application de l'Accord SMC aux mesures de soutien aux aéronefs civils gros porteurs est incorporé dans l'Accord de 1992.[1856]

L'Accord de 1992 en tant que "législation applicable"

7.71 Les Communautés européennes font valoir que, dans son examen de la question dont il est saisi dans le présent différend, le Groupe spécial devrait appliquer directement les dispositions de

[1856] CE, demande actualisée, paragraphes 36 et 37.

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

l'Accord de 1992.[1857] Elles soutiennent que l'article 2 de l'Accord de 1992 constitue un accord entre les Communautés européennes et les États-Unis visant à "exempter pour cause d'antériorité" la totalité du soutien des pouvoirs publics aux programmes de construction d'aéronefs civils gros porteurs qui a été engagé avant l'entrée en vigueur de l'Accord de 1992. L'effet de cette disposition d'"exemption pour cause d'antériorité" est, selon les Communautés européennes, que la totalité de ce soutien est censée être compatible avec l'*Accord de 1979 relatif aux aéronefs civils* et le Code des subventions du Tokyo Round. De plus, les Communautés européennes font valoir que, en continuant à appliquer l'Accord de 1992 après l'entrée en vigueur de l'Accord SMC le 1er janvier 1995, les parties ont également, de ce fait, jugé ces mesures compatibles avec cet accord ultérieur et, par voie de conséquence, sont convenues que ces mesures ne seraient pas contestées dans le cadre d'une procédure de règlement des différends de l'OMC.

L'Accord de 1992 en tant que "règle pertinente de droit international" applicable à l'interprétation de l'Accord SMC

7.72 Les Communautés européennes font aussi valoir que le Groupe spécial devrait prendre en compte l'Accord de 1992 pour son interprétation de l'Accord SMC en tant que "règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties".[1858] Spécifiquement, elles font valoir que l'Accord de 1992 peut servir à interpréter l'existence d'un "champ d'application temporel extérieur" pour le présent différend, applicable entre les États-Unis et les CE.[1859] À ce propos, elles font valoir que l'Accord de 1992, en tant qu'accord conclu entre les États-Unis et les Communautés européennes en vue de ne pas engager de procédure nouvelle concernant leur différend déjà réglé sur les mesures de soutien à la branche de production des aéronefs civils gros porteurs antérieures à 1992, "éclaire" l'interprétation de l'Accord SMC.[1860]

7.73 Les Communautés européennes présentent l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne comme la base qui permettra au Groupe spécial d'utiliser l'Accord de 1992 pour interpréter l'existence d'un champ d'application temporel extérieur pour le présent différend. Elles soutiennent que l'Accord de 1992, en tant qu'accord bilatéral entre les États-Unis et les Communautés européennes, est une règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties au sens de l'article 31.3 c) parce que le terme "parties" employé à l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne devrait être considéré comme désignant uniquement les parties au différend considéré, et non les

[1857] Cet argument plus général concernant l'importance de l'Accord de 1992 pour la détermination à établir dans le cadre du présent différend a été formulé par les Communautés européennes dans leur demande actualisée, aux paragraphes 34 à 71, et repris par elles dans leur réponse à la question n° 9 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 79.

[1858] CE, demande initiale, paragraphes 122 à 146. Nous notons que, bien que la section IV de cette demande ait été actualisée et remplacée par la demande actualisée de décisions préliminaires des Communautés européennes (conformément au paragraphe 3 de la demande actualisée de décisions préliminaires des CE) qui ne contenait pas l'argument formulé dans la demande initiale selon lequel l'Accord de 1992 était une "règle pertinente de droit international" applicable dans les relations entre les parties au sens de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne, les Communautés européennes ont précisé dans leurs réponses aux questions du Groupe spécial qu'elles entendaient maintenir l'argument fondé sur l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne en tant qu'allégation plus limitée et subsidiaire par rapport à l'argument plus général ayant trait à l'applicabilité de l'Accord de 1992 qu'elles avaient avancé dans la demande actualisée de décisions préliminaires, au cas où le Groupe spécial rejetterait l'allégation de plus large portée: CE, réponse à la question n° 9 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphes 78 et 79. Les Communautés européennes ont également repris l'argument fondé sur l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne dans leur première communication écrite (paragraphes 95, 134, 150), dans leur déclaration liminaire non confidentielle à la première réunion du Groupe spécial (ci-après CE, PDONC), paragraphe 24, et dans leur deuxième communication écrite (paragraphes 42 à 68).

[1859] CE, demande initiale, paragraphe 151.

[1860] CE, demande initiale, paragraphe 152.

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

parties à l'Accord qui est interprété (en l'espèce l'Accord SMC).[1861] Les Communautés européennes ne souscrivent pas à l'avis exprimé par le Groupe spécial *CE – Produits biotechnologiques* selon lequel l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne prescrit que les règles de droit international dont il faut tenir compte pour interpréter les Accords de l'OMC en cause soient celles qui sont applicables dans les relations entre les Membres de l'OMC, plutôt qu'entre les Membres qui sont parties au différend en question.[1862] Elles renvoient le Groupe spécial aux décisions rendues par l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Crevettes*, *États-Unis – FSC* et *CE – Matériels informatiques* pour étayer leur affirmation selon laquelle le terme "parties" figurant dans le texte de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne désigne uniquement les parties au différend considéré, et non la totalité des Membres de l'OMC.[1863] À cet égard, les Communautés européennes renvoient aussi le Groupe spécial au rapport du Groupe d'étude de la Commission du droit international sur la fragmentation du droit international, aux commentaires de la Commission du droit international sur le projet d'articles concernant le droit des traités et à la pratique des autres organismes internationaux.[1864]

L'Accord de 1992 en tant qu'accord donnant lieu à un estoppel à l'encontre des États-Unis

7.74 En outre, les Communautés européennes font valoir que l'Accord de 1992 faisait partie d'une "solution mutuellement convenue" à un différend entre les Communautés européennes et les États-Unis au sujet du soutien pour les aéronefs civils gros porteurs.[1865] Selon elles, la solution mutuellement convenue entre les parties comportait un accord, consacré par l'article 10.1 de l'Accord de 1992, visant à éviter des litiges commerciaux sur des questions relevant de l'Accord de 1992 (à savoir les mesures de soutien des pouvoirs publics en faveur des aéronefs civils gros porteurs engagées après le 17 juillet 1992) et un accord, consacré par l'article 2, visant à "exempter pour cause d'antériorité" les mesures de soutien des pouvoirs publics engagées avant le 17 juillet 1992.[1866] Les Communautés européennes soutiennent que la solution mutuellement convenue dont témoigne l'Accord de 1992 "doit au moins donner lieu à un estoppel empêchant une partie à un tel accord d'en renier les termes".[1867] Elles soutiennent que les parties, par leur comportement, ont continué à appliquer l'Accord de 1992 après l'entrée en vigueur de l'Accord SMC en continuant à évaluer leurs mesures de soutien respectives pour les aéronefs civils gros porteurs en fonction des points de repère prévus dans l'Accord de 1992, et non en fonction de l'Accord SMC.[1868] Les Communautés européennes disent ce qui suit:

> "Il serait contraire au principe fondamental d'équité et de bonne foi que les États-Unis soient autorisés à d'abord encourager les Communautés européennes à adopter

[1861] CE, demande initiale, paragraphes 127 à 129; CE, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphes 81 à 87.

[1862] CE, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 81; rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesures affectant l'approbation et la commercialisation des produits biotechnologiques* ("*CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*"), WT/DS291/R, WT/DS292/R, WT/DS293/R, Add.1 à Add.9, et Corr.1, adopté le 21 novembre 2006, paragraphe 7.68.

[1863] CE, demande initiale, paragraphes 127 et 128; CE, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 82.

[1864] CE, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphes 83 à 85.

[1865] CE, PDONC, paragraphe 25; CE, DCE, paragraphes 39 à 41.

[1866] CE, DCE, paragraphe 39.

[1867] CE, PDONC, paragraphe 25. En outre, les Communautés européennes font valoir que, dans le cadre de l'Accord de 1992, les parties sont convenues de certains points de repère pour la poursuite du soutien des pouvoirs publics pour les aéronefs civils gros porteurs, mais, comme nous l'avons indiqué, la présente décision préliminaire porte uniquement sur la question de la pertinence de l'Accord de 1992 pour le champ d'application temporel du présent différend.

[1868] CE, réponse à la question n° 60 du Groupe spécial, paragraphe 35.

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

certaines pratiques de FEM au motif qu'elles sont compatibles avec l'Accord de 1992 puis à contester ces mêmes pratiques au motif qu'elles sont incompatibles avec l'Accord SMC."[1869]

7.75 En réponse à une question du Groupe spécial concernant le fondement juridique à partir duquel nous pourrions appliquer le principe de l'estoppel dans le présent différend, les Communautés européennes font observer que dans l'affaire *CE – Subventions à l'exportation de sucre*, l'Organe d'appel a admis qu'il était raisonnable d'analyser l'obligation de bonne foi inscrite à l'article 3.10 du Mémorandum d'accord compte tenu du principe général de l'estoppel existant en droit international.[1870] Les Communautés européennes font observer que, sur la base des rapports du Groupe spécial *Argentine – Droits antidumping sur la viande de volaille*[1871] et du Groupe spécial *Guatemala – Ciment II*[1872], le principe de l'estoppel s'applique dans le contexte de la procédure de règlement des différends de l'OMC lorsque: i) il y a un exposé d'un fait clair et non ambigu; ii) cet exposé a été fait volontairement, de façon inconditionnelle, et est autorisé par une partie; et iii) une autre partie s'y fie de bonne foi.[1873]

7.76 Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis ont collaboré à la conclusion et à la mise en œuvre de l'Accord de 1992 en tant que moyen pratique de déterminer entre les parties la licéité du soutien accordé pour les aéronefs civils gros porteurs. Selon elles, les États-Unis ne devraient pas maintenant être autorisés à contester en tant que subventions prohibées ou pouvant donner lieu à une action au titre de l'Accord SMC, les mesures mêmes auxquelles ils "ont acquiescé et, d'ailleurs, activement contribué (pour ne pas dire qu'ils les ont encouragées)".[1874]

iii) Arguments des États-Unis

7.77 Les États-Unis formulent plusieurs arguments en réponse aux arguments des Communautés européennes concernant la pertinence de l'Accord de 1992 pour le présent différend.

L'Accord de 1992 en tant que "législation applicable"

7.78 Premièrement, les États-Unis font valoir qu'il n'y a dans l'Accord SMC aucune disposition expresse qui établit son champ d'application temporel ni aucun fondement juridique qui permet au Groupe spécial d'utiliser l'Accord de 1992 pour imputer un champ d'application temporel à l'Accord SMC.[1875] À ce sujet, les États-Unis notent que les accords visés qu'ils ont cités dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial comprennent le Mémorandum d'accord, le GATT de 1994 et l'Accord SMC. En outre, ils notent que la définition des "accords visés" donnée à l'article 1:1 du Mémorandum d'accord, à savoir les accords énumérés à l'Appendice 1 du Mémorandum d'accord, est une liste exhaustive qui n'inclut pas l'Accord de 1992, et que ce dernier n'est pas non plus un des instruments inclus dans le GATT de 1994 d'après la clause d'incorporation du GATT. Ainsi, selon les

[1869] CE, réponse à la question n° 60 du Groupe spécial, paragraphe 35.
[1870] CE, réponse à la question n° 59 du Groupe spécial, paragraphe 22. Les Communautés européennes soutiennent par conséquent que la solution mutuellement convenue consacrée par l'Accord de 1992 donne lieu à un estoppel au titre de l'article 3:10 du Mémorandum d'accord; CE, DCE, paragraphe 41.
[1871] Rapport du Groupe spécial *Argentine – Droits antidumping définitifs visant la viande de volaille en provenance du Brésil* ("*Argentine – Droits antidumping sur la viande de volaille*"), WT/DS241/R, adopté le 19 mai 2003, paragraphe 7.38.
[1872] Rapport du Groupe spécial *Guatemala – Mesures antidumping définitives concernant le ciment Portland gris en provenance du Mexique* ("*Guatemala – Ciment II*"), WT/DS156/R, adopté le 17 novembre 2000, paragraphes 7.71 et 7.72.
[1873] CE, réponse à la question n° 60 du Groupe spécial, paragraphe 23.
[1874] CE, PDONC, paragraphe 26.
[1875] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphes 31, 34 à 40 et 41 à 45.

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

États-Unis, ce sont l'Accord SMC et le GATT de 1994, et non l'Accord de 1992, qui énoncent les obligations pertinentes des parties au présent différend.[1876] Les États-Unis font valoir que, lorsque les rédacteurs de l'Accord SMC ont voulu exclure une question particulière des disciplines de l'Accord ou assortir de réserves les disciplines applicables à une question particulière, ils l'ont fait explicitement.[1877] Ils notent qu'il n'y a pas d'exemption, de réserve ou de refuge pour les mesures contestées dans le présent différend qui ont été octroyées avant 1992.[1878] Ils tirent des éléments contextuels étayant leur position des notes de bas de page 15, 16 et 24 de l'Accord SMC, qui exemptent les aéronefs civils de la disposition relative au préjudice grave "réputé" exister qui est énoncée à l'article 6.1 de l'Accord SMC et de la disposition relative aux subventions "ne donnant pas lieu à une action" qui est énoncée à l'article 8.2 de l'Accord SMC. Selon les États-Unis, ces exemptions spécifiques pour les aéronefs civils confirment qu'à d'autres égards l'Accord SMC s'applique aux subventions visant les aéronefs civils.[1879]

7.79 Les États-Unis attirent également l'attention sur l'article 32 de l'Accord SMC pour étayer leur affirmation selon laquelle l'Accord de 1992 n'établit pas de champ d'application temporel extérieur pour le présent différend. L'article 32.2 de l'Accord SMC prescrit que les réserves concernant l'Accord SMC fassent l'objet d'un consentement de la part des Membres. Les États-Unis notent que les Communautés européennes n'ont pas cherché à formuler une réserve en ce qui concerne les subventions alléguées accordées à Airbus avant le 17 juillet 1992 et qu'eux-mêmes (ni aucun autre Membre) n'ont pas consenti à une telle réserve.[1880] Ils notent qu'il n'y a rien dans l'Accord SMC qui indique que l'article 32.5, qui oblige chaque Membre à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la conformité de ses lois, réglementations et procédures administratives avec les dispositions de l'Accord SMC, ne s'applique pas aux mesures de subventionnement alléguées accordées à Airbus avant le 17 juillet 1992, ou à des questions visées par l'Accord de 1992 en général.[1881]

7.80 Les États-Unis notent aussi que, dans la mesure où l'article 1:2 du Mémorandum d'accord dispose que les règles et procédures qui y sont énoncées s'appliqueront sous réserve des règles et procédures spéciales ou additionnelles relatives au règlement des différends contenues dans les accords visés ou récapitulées à l'Appendice 2 du Mémorandum d'accord, ni l'article 1:2 du Mémorandum d'accord ni l'Appendice 2 ne font référence à l'Accord de 1992 ou aux mesures de subventionnement alléguées accordées à Airbus avant le 17 juillet 1992.[1882]

7.81 De plus, les États-Unis soutiennent que l'acceptation de l'argument des Communautés européennes selon lequel l'Accord de 1992 constitue une législation applicable dans le présent différend signifierait effectivement que l'Accord SMC peut être interprété différemment dans un différend entre les Communautés européennes et les États-Unis par rapport à un différend entre d'autres Membres, ou que l'interprétation de l'Accord SMC dépend non pas de ce que les Membres avaient négocié dans cet accord, mais des termes d'un accord bilatéral distinct conclu entre deux Membres.[1883] Selon les États-Unis, aucun de ces résultats ne peut être justifié.

[1876] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 30.
[1877] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 35. À cet égard, les États-Unis font référence aux dispositions suivantes de l'Accord SMC: articles 3.1, 5, 6.9 et 7.1; article 8; article 27.2 et 27.3; article 29 et deuxième paragraphe du point k) de l'Annexe I.
[1878] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 35.
[1879] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 36.
[1880] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 38.
[1881] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 39.
[1882] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 40.
[1883] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 45.

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

L'Accord de 1992 en tant que "règle pertinente de droit international" applicable à l'interprétation de l'Accord SMC

7.82 Les États-Unis font valoir que l'Accord de 1992 ne constitue pas une règle pertinente de droit international "applicable dans les relations entre les parties" au sens de l'article 31.3 c). Ils souscrivent aux vues exprimées par le Groupe spécial *CE – Produits biotechnologiques*, selon lesquelles l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne devrait être interprété comme exigeant l'examen des règles de droit international qui sont applicables dans les relations entre toutes les parties au traité qui est interprété.[1884] Comme l'Accord de 1992 n'est pas applicable dans les relations entre toutes les parties à l'Accord SMC, les États-Unis font valoir que l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne n'offre pas de fondement permettant au Groupe spécial de le prendre en compte lorsqu'il interprète l'Accord SMC.[1885] Ils estiment qu'aucun des rapports de l'Organe d'appel cités par les Communautés européennes au sujet de l'interprétation de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne ne donne à entendre que le terme "parties" figurant à l'article 31.3 c) désigne uniquement les parties au différend considéré, et non tous les Membres de l'OMC.[1886]

L'Accord de 1992 en tant qu'accord donnant lieu à un estoppel à l'encontre des États-Unis

7.83 Les États-Unis estiment que le Groupe spécial devrait rejeter les arguments des Communautés européennes ayant trait à l'estoppel au motif qu'ils n'ont "absolument aucun fondement dans les accords visés".[1887] Ils notent que l'article 3:10 du Mémorandum d'accord n'emploie pas le terme "estoppel" et estiment que la disposition ne corrobore même pas implicitement l'argument des Communautés européennes selon lequel le principe de l'estoppel doit être fondé sur l'obligation de "bonne foi" énoncée à l'article 3.10.[1888] Les États-Unis contestent aussi le recours des Communautés européennes aux rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur l'affaire *CE – Subventions à l'exportation de sucre* pour étayer leur argument ayant trait à l'estoppel. Selon les États-Unis, ces rapports affaiblissent en fait la position des Communautés européennes.[1889]

7.84 Par ailleurs, les États-Unis font valoir que l'argument des Communautés européennes ayant trait à l'estoppel devrait être jugé sans fondement d'après ses propres termes, puisque l'Accord de 1992 ne constitue pas un "exposé d'un fait clair et non ambigu" selon lequel les mesures visées par cet accord ne feraient pas l'objet d'une procédure de règlement des différends de l'OMC.[1890] Ils font valoir que contrairement à ce qu'affirment les Communautés européennes, le texte de l'Accord de 1992 confirme effectivement que les subventions antérieures à 1992 ne sont *pas* à l'abri d'une contestation au titre de l'Accord SMC.[1891] De plus, les États-Unis font valoir que le cinquième considérant du préambule de l'Accord de 1992 confirme que les États-Unis et les Communautés

[1884] États-Unis, réponse à la demande de décision préliminaire présentée par les Communautés européennes, 15 novembre 2006 (ci-après "États-Unis, réponse à CE – demande initiale"), paragraphe 98. Rapport du Groupe spécial *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, paragraphes 7.68 à 7.70. États-Unis, réponse à la question n° 1 du Groupe spécial (ci-après "États-Unis, réponse à la question n° X du Groupe spécial"), paragraphes 2 et 3. États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 10 du Groupe spécial du 8 décembre 2006, paragraphe 54.

[1885] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphes 50 à 56; États-Unis, réponse à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 2.

[1886] États-Unis, réponse à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 13.

[1887] Deuxième communication écrite des États-Unis (ci-après "États-Unis, DCE"), paragraphe 37.

[1888] États-Unis, DCE, paragraphe 38.

[1889] États-Unis, DCE, paragraphe 38.

[1890] États-Unis, DCE, paragraphe 45.

[1891] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 46.

européennes ont expressément réservé leurs droits dans le cadre du GATT lorsqu'ils ont conclu l'Accord de 1992.[1892]

7.85 Selon les États-Unis, l'article 2 de l'Accord de 1992 prévoit simplement que les dispositions de l'Accord ne s'appliquent pas au soutien des pouvoirs publics engagé avant le 17 juillet 1992, et non que ce soutien était réputé être compatible avec l'*Accord de 1979 relatif au commerce des aéronefs civils* ou le Code des subventions du Tokyo Round, ou que les subventions antérieures à 1992 sont exemptées des disciplines du GATT/de l'OMC.[1893] Les États-Unis estiment que l'engagement pris par les parties à l'article 10.1 de s'efforcer d'éviter un litige commercial portant sur des questions relevant de l'Accord de 1992 se rapporte à l'engagement par les parties elles-mêmes d'actions au titre de la législation commerciale nationale, comme l'indique clairement l'article 10.2.[1894]

iv) Arguments des tierces parties

7.86 L'Australie estime que, s'agissant de la question de savoir si l'Accord de 1992 peut constituer une législation applicable au présent différend, le Groupe spécial devrait prendre pleinement en compte la déclaration faite par l'Organe d'appel au paragraphe 56 de son rapport sur l'affaire *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, selon laquelle le Mémorandum d'accord s'applique uniquement en ce qui concerne les accords visés.[1895] À ce sujet, l'Australie note que l'Accord de 1992 n'est pas un accord visé au titre du Mémorandum d'accord. Par ailleurs, elle n'estime pas que les règles de droit international énoncées dans l'Accord de 1992, qui sont applicables uniquement dans les relations à l'intérieur d'un sous-ensemble de parties à l'Accord SMC, puissent être prises en compte au titre de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne pour l'interprétation de l'Accord SMC.[1896] L'Australie demande instamment au Groupe spécial d'aborder la question de l'application de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne à l'Accord SMC avec "une certaine prudence", étant donné ses "conséquences systémiques potentiellement notables pour le système de règlement des différends de l'OMC".[1897]

7.87 Le Brésil ne partage pas l'avis des Communautés européennes selon lequel l'Accord de 1992 est pertinent pour le présent différend.[1898] De plus, il considère que l'article 6:1 de l'*Accord de 1979 relatif au commerce des aéronefs civils* n'autorise pas le Groupe spécial à appliquer un critère moins restrictif pour le soutien accordé par les pouvoirs publics dans le secteur des aéronefs civils. Le Brésil estime aussi que l'Accord de 1992 ne peut pas être considéré comme une "règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties" au sens de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne car il n'est pas contraignant pour toutes les parties à l'Accord SMC.[1899]

[1892] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 47.
[1893] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 48.
[1894] États-Unis, réponse à CE – demande actualisée, paragraphe 49.
[1895] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphes 8 et 9. La déclaration en question est la suivante: "Nous ne voyons aucune base dans le Mémorandum d'accord permettant aux groupes spéciaux et à l'Organe d'appel de se prononcer sur des différends extérieurs à l'OMC. L'article 3:2 du Mémorandum d'accord dispose que le système de règlement des différends de l'OMC "a pour objet de préserver les droits et obligations résultant pour les Membres des *accords visés*, et de clarifier les dispositions existantes de *ces accords*" (pas d'italique dans l'original)."
[1896] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 15.
[1897] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 15.
[1898] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 4.
[1899] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 4.

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

v) Évaluation par le Groupe spécial

"Application" de l'Accord de 1992

7.88 Nous rappelons que l'article 3:2 du Mémorandum d'accord dispose 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 de clarifier les dispositions existantes de *ces accords*".[1900] Le domaine de compétence d'un groupe spécial est établi par le mandat de celui-ci, qui est régi par l'article 7 du Mémorandum d'accord.[1901] Dans le présent différend, le Groupe spécial est doté du mandat suivant:

> "Examiner, à la lumière des dispositions pertinentes des accords visés cités par les États-Unis dans le document WT/DS316/2, la question portée devant l'ORD par les États-Unis dans ce document; 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."

7.89 L'article 7:2 du Mémorandum d'accord prescrit que les groupes spéciaux "examineront les dispositions pertinentes de l'accord visé ou des accords visés cités par les parties au différend". Les "accords visés" cités par les États-Unis dans le document WT/DS316/2 comprennent le Mémorandum d'accord, le GATT de 1994 et l'Accord SMC. Comme l'Accord de 1992 n'est pas un accord visé cité par les États-Unis dans le document WT/DS316/2, ou indiqué dans la liste des accords visés figurant à l'Appendice 1 du Mémorandum d'accord, ni un des instruments inclus dans le GATT de 1994, nous n'avons pas compétence pour déterminer les droits et obligations des parties au titre de l'Accord de 1992.

7.90 Toutefois, les Communautés européennes font valoir que, bien que l'Accord de 1992 ne soit pas un accord visé et que la détermination des droits et obligations des parties au titre de l'Accord de 1992 ne relève donc pas de la compétence du Groupe spécial, l'Accord de 1992 peut néanmoins constituer une législation que le Groupe spécial peut appliquer pour se prononcer sur les allégations formulées au titre des accords visés.[1902]

7.91 Que cela soit présenté comme l'application directe de ce qui, selon les Communautés européennes, est un accord visant à "exempter pour cause d'antériorité" les mesures de soutien en faveur des aéronefs civils gros porteurs engagées avant le 17 juillet 1992 ou comme une règle pertinente pour l'"interprétation" d'un champ d'application temporel modifié de l'article 5 de l'Accord SMC pour les différends entre les parties qui portent sur des mesures de soutien pour les aéronefs civils gros porteurs, les Communautés européennes invitent effectivement le Groupe spécial à constater que les États-Unis ont accepté, dans l'Accord de 1992, de renoncer à leur droit, au titre des Accords de l'OMC, de contester certaines mesures dans le cadre de procédures de règlement des différends de l'OMC.[1903] En substance, nous sommes confrontés à la question de savoir s'il est

---

[1900] Pas d'italique dans l'original.

[1901] Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Brevets (États-Unis)*, paragraphe 92.

[1902] Les Communautés européennes notent la distinction faite entre la compétence et la législation applicable; faisant valoir que bien que le présent Groupe spécial n'ait pas compétence pour se prononcer sur un différend entre les parties au titre de l'Accord de 1992, que ce soit dans le cadre d'une question préliminaire ou d'un différend plus large, il peut néanmoins examiner l'Accord de 1992 en tant qu'élément du droit applicable pour se prononcer sur les allégations formulées au titre des accords visés: CE, DCE, paragraphes 80 à 84.

[1903] L'allégation ayant trait à l'estoppel est de la même manière une allégation selon laquelle les États-Unis devraient, compte tenu de leur renonciation à leurs droits au titre des Accords de l'OMC et du fait que les Communautés européennes se sont fiées, à leur propre détriment, à cette renonciation, être empêchés de réaffirmer ces droits.

possible qu'un Membre ait renoncé à ses droits au titre des Accords de l'OMC dans un accord qu'il a conclu *avant* de conclure les Accords de l'OMC et, dans l'affirmative, à la question de savoir si et sur quelle base un groupe spécial de l'OMC pourrait donner force exécutive à la renonciation en question.[1904]

7.92 Nous rappelons que l'article 23 du Mémorandum d'accord dispose que les Membres *auront* recours aux règles et procédures du Mémorandum d'accord lorsqu'ils "chercheront à obtenir réparation en cas de violation d'obligations ou d'annulation ou de réduction d'avantages résultant des accords visés". Comme l'Organe d'appel l'a dit, le fait qu'un Membre peut engager une procédure de règlement d'un différend dans le cadre de l'OMC chaque fois qu'il considère que des avantages lui revenant se trouvent compromis par des mesures prises par un autre Membre signifie que ce Membre est *en droit* d'obtenir une décision de la part d'un groupe spécial de l'OMC.[1905] À supposer, pour les besoins de l'argumentation, qu'un Membre puisse renoncer à ses droits au titre des Accords de l'OMC en vertu d'un accord ne relevant pas de l'OMC, nous ne pouvons pas concevoir qu'il puisse être considéré comme ayant renoncé à de tels droits dans le cadre d'un accord qu'il a conclu *avant* de conclure les Accords de l'OMC. L'Accord SMC, qui est entré en vigueur le 1er janvier 1995, ne fait aucune référence à l'Accord de 1992 antérieur et, comme les États-Unis le soulignent, les Communautés européennes n'ont formulé aucune réserve au sujet de l'application ou de l'interprétation de l'Accord SMC.[1906]

7.93 Les Communautés européennes font valoir que l'"application continue" de l'Accord de 1992 après l'entrée en vigueur de l'Accord SMC prouve l'intention des parties d'appliquer les dispositions de l'Accord de 1992 (en particulier l'article 2 qui, selon les Communautés européennes, considère toutes les mesures de soutien antérieures à 1992 comme étant compatibles avec le Code des subventions du Tokyo Round) à l'Accord SMC. Nous estimons que le fait que les parties ont pu continuer à procéder aux échanges d'informations requis au titre de l'article 8 de l'Accord de 1992 après l'entrée en vigueur de l'Accord SMC et que les États-Unis se sont abstenus de déposer une plainte contre les Communautés européennes au sujet de la compatibilité de certaines mesures communautaires avec l'Accord SMC est insuffisant pour constituer un accord ultérieur entre les Communautés européennes et les États-Unis qui modifie l'application de l'Accord SMC entre eux.

7.94 Même s'il était d'une certaine façon possible de constater qu'un Membre avait préalablement renoncé à certains de ses droits au titre des Accords de l'OMC dans un accord antérieur de la manière avancée par les Communautés européennes (et que nous rejetons) et, à supposer qu'une telle renonciation puisse avoir force exécutoire dans le système de règlement des différends de l'OMC (question que nous n'avons pas à trancher et que nous ne tranchons pas), toute renonciation de ce genre devrait être claire et non ambiguë. Nous touchons ici à la faiblesse fondamentale de tous les

---

[1904] Ainsi qu'il a été noté plus haut, *voir* la note de bas de page 1854, les parties ne sont pas d'accord sur la question de savoir si l'Accord de 1992 est en vigueur entre elles, question que nous n'avons pas besoin de résoudre et que nous n'examinons pas.

[1905] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures fiscales concernant les boissons sans alcool et autres boissons* ("*Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*"), WT/DS308/AB/R, adopté le 24 mars 2006, paragraphe 52.

[1906] En outre, nous notons que l'article 30.3 de la Convention de Vienne dispose que, lorsque toutes les parties à un traité antérieur sont également parties à l'accord postérieur, sans que l'application du traité antérieur ait été suspendue, le traité antérieur ne s'applique *que dans la mesure où ses dispositions sont compatibles avec celles du traité postérieur*. Cela est aussi compatible avec notre point de vue selon lequel, même si l'Accord de 1992 pouvait être considéré comme un accord bilatéral modifiant expressément l'application des règles en matière de subventions du GATT/Tokyo Round de la façon avancée par les Communautés européennes, il précède l'Accord SMC et, en l'absence de toute disposition de l'Accord SMC voulant qu'il soit assujetti à l'Accord de 1992, ou ne soit pas considéré comme étant incompatible avec l'Accord de 1992, l'Accord SMC l'emporterait sur l'Accord de 1992 en cas d'incompatibilité entre eux.

arguments des Communautés européennes ayant trait à la pertinence de l'Accord de 1992 pour le présent différend: nous sommes simplement dans l'incapacité d'interpréter l'Accord de 1992, et en particulier l'article 2, comme constituant un accord selon lequel les parties ne contesteraient pas les mesures de soutien pour les aéronefs civils gros porteurs engagées avant le 17 juillet 1992 dans le cadre d'une procédure ultérieure de règlement des différends de l'OMC.

7.95 Nous croyons comprendre que l'article 2 de l'Accord de 1992 établissait une distinction entre les nouvelles mesures de soutien concernant les aéronefs civils gros porteurs, qui seraient assujetties aux limitations convenues dans l'Accord de 1992, et les engagements existant précédemment, qui ne seraient pas soumis aux limitations convenues dans l'Accord de 1992 et qui n'avaient donc pas à être modifiés pour être conformes aux prescriptions des articles 3 à 7 de l'Accord de 1992, mais qui ne pourraient pas non plus être modifiés aux fins de l'octroi d'avantages encore plus importants aux bénéficiaires. Autrement dit, nous interprétons l'article 2 de l'Accord de 1992 comme disposant que, à l'exception de l'obligation de notification énoncée à l'article 8.2, les mesures de soutien pertinentes engagées avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord de 1992 sortaient du champ d'application de l'Accord de 1992. De plus, le contexte de l'article 2 donne à penser que les parties voulaient en fait préserver leur droit de contester les mesures antérieures à 1992 pour cause d'incompatibilité avec les disciplines en matière de subventions du GATT/de l'OMC. Nous notons en particulier que le cinquième paragraphe des considérants du préambule indiquait que l'Accord de 1992 était censé s'appliquer sans préjudice des droits et obligations qui incombaient aux parties dans le cadre du GATT et d'autres accords multilatéraux négociés sous les auspices du GATT, parmi lesquels l'Accord SMC.

7.96 Les Communautés européennes soutiennent que, si le cinquième paragraphe des considérants peut être interprété comme préservant le droit de l'un et l'autre camps de contester les mesures tant antérieures à 1992 que postérieures à 1992 parce qu'incompatibles avec les droits et obligations des parties liés au GATT, cette interprétation est nuancée lorsque le préambule est lu dans le contexte du reste de l'Accord de 1992.[1907] Spécifiquement, les Communautés européennes soutiennent que l'obligation faite aux parties à l'article 10.1 de "s'efforce[r] d'éviter" les litiges commerciaux préservait le droit des parties de recourir au système de règlement des différends du GATT uniquement pour les "questions relevant du présent accord" (c'est-à-dire les mesures de soutien engagées après le 17 juillet 1992), parce que l'article 2 indiquait clairement que les mesures de soutien engagées avant 1992 sortaient du champ d'application de l'Accord de 1992 (du fait que "l'article 2 de l'Accord de 1992 énonçait déjà la solution négociée entre les parties au sujet des mesures de soutien des pouvoirs publics antérieures à 1992").[1908] Nous ne sommes pas convaincus par cet argument. Nous le jugeons non convaincant car il dépend de l'acceptation préalable du point même qu'il cherche en fin de compte à établir (à savoir que l'article 2 considérait les mesures antérieures à 1992 comme étant compatibles avec les règles en matière de subventions du GATT/de l'OMC). De plus, nous ne pensons pas comme les Communautés européennes que l'article 10 de l'Accord de 1992 avait un quelconque rapport avec le système de règlement des différends du GATT/de l'OMC. Nous notons qu'à l'article 10.1 de l'Accord de 1992, les parties convenaient de "s'efforce[r] d'éviter tout litige commercial" portant sur des "questions relevant du présent accord".[1909] Toutefois, il ressort clairement des paragraphes 2 à 4 de l'article 10 que l'obligation d'"éviter tout litige commercial" énoncée à l'article 10.1 avait trait à l'action engagée par les pouvoirs publics ou des particuliers au titre de la *législation commerciale nationale*, et non dans le cadre de la procédure de règlement des différends du GATT/de l'OMC. Par exemple, à l'article 10.2, les parties convenaient de ne pas "engager elles-mêmes" une action, au titre de leur législation commerciale nationale, à l'égard du

[1907] CE, demande initiale, paragraphes 139 à 142.
[1908] CE, demande initiale, paragraphes 141 et 142.
[1909] La note de bas de page relative à l'article 10.1 définit cette dernière expression comme désignant "les actions en matière commerciale se rapportant au soutien direct et indirect des pouvoirs publics, tel qu'il est défini dans le présent accord".

soutien accordé par les pouvoirs publics dans le respect de l'Accord de 1992. L'article 10.3 concernait le comportement des parties dans le cas où des particuliers demandaient une action spécifique au titre de la législation commerciale nationale, et l'article 10.4 traitait de la conduite par les parties des enquêtes qui, nonobstant les paragraphes 1 à 3 de l'article 10, avaient été néanmoins engagées en application de la législation commerciale nationale.[1910]

7.97 L'objet et le but de l'Accord de 1992 n'étayent pas non plus l'interprétation selon laquelle l'article 2 est un accord visant à "exempter pour cause d'antériorité" les mesures de soutien antérieures à 1992 pour les aéronefs civils gros porteurs aux fins des règles en matière de subventions du GATT/de l'OMC. Bien qu'il apparaisse que l'objet et le but de l'Accord de 1992 étaient d'établir des niveaux (réduits) convenus de soutien des pouvoirs publics pour les aéronefs civils gros porteurs afin de réduire les tensions commerciales entre les parties, l'Accord de 1992 est muet sur la situation, au regard du GATT et du Code des subventions du Tokyo Round, du soutien des pouvoirs publics engagé avant le 17 juillet 1992 et nous ne trouvons aucun élément de preuve établissant que l'objet et le but de l'Accord de 1992 étaient en outre d'exempter pour cause d'antériorité les mesures de soutien pour les aéronefs civils gros porteurs engagées avant le 17 juillet 1992 aux fins des disciplines du GATT/de l'OMC.

7.98 En conclusion, nous estimons qu'il n'y a rien qui permette d'appliquer directement les dispositions de l'Accord de 1992 pour déterminer un champ d'application temporel particulier pour le présent différend de la manière avancée par les Communautés européennes. En outre, nous n'estimons pas que l'Accord de 1992 contienne un accord en vertu duquel les parties n'invoqueraient pas leur droit au titre des Accords de l'OMC de contester les mesures de soutien pour les aéronefs civils gros porteurs engagées avant le 17 juillet 1992.

> L'Accord de 1992 en tant que règle pertinente de droit international applicable à l'interprétation de l'Accord SMC

7.99 Les Communautés européennes font valoir que le Groupe spécial devrait prendre l'Accord de 1992 en considération dans son interprétation du champ d'application temporel de l'Accord SMC aux fins du présent différend. Elles font valoir que l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne offre une base nous permettant de le faire, parce que l'Accord de 1992 constitue une règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties. Bien que cela soit présenté comme un argument ayant trait à l'"interprétation" de l'Accord SMC, les Communautés européennes n'ont pas spécifiquement indiqué en quoi l'Accord de 1992 devrait influer sur notre interprétation des termes réels de l'article 5 de l'Accord SMC, si ce n'est en faisant valoir que nous devrions "interpréter" l'existence d'un champ d'application temporel particulier de l'Accord SMC pour le présent différend du fait que les parties sont convenues à l'article 2 de l'Accord de 1992 d'exempter les mesures antérieures à 1992 des procédures de règlement des différends du GATT/de l'OMC. En réalité, c'est un argument selon lequel un groupe donné de mesures (à savoir les mesures de soutien concernant les aéronefs civils gros porteurs que l'une ou l'autre des parties se sont engagées avant le 17 juillet 1992 à accorder) devrait être exempté des disciplines de l'Accord SMC sur la base de l'Accord de 1992, et non un argument concernant l'interprétation des dispositions de l'Accord SMC ou de termes spécifiques figurant dans ces dispositions.

[1910] Ainsi, l'article 10.1 n'exclut même pas les actions engagées au titre de la législation commerciale nationale, encore moins les actions commerciales engagées dans le cadre du GATT ou les procédures de règlement des différends de l'OMC. Il constitue simplement une obligation de "s'efforce[r] d'éviter" les litiges commerciaux portant sur un sujet particulier, dont les parties s'acquittent en menant certaines actions (et en s'abstenant d'en mener d'autres, à savoir l'engagement d'une action par elles-mêmes) dans le contexte des enquêtes et d'autres actions engagées au titre de leur législation commerciale nationale respective.

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

7.100 Il n'est pas nécessaire que nous déterminions si, aux fins de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne, l'Accord de 1992 constitue une législation applicable entre les parties que nous devons prendre en compte pour interpréter l'Accord SMC.[1911] Même si c'était le cas (et nous soulignons que sur ce sujet, nous n'exprimons aucun avis), comme nous l'avons précédemment indiqué, nous ne souscrivons pas à l'avis des Communautés européennes selon lequel l'Accord de 1992 constitue un accord entre les parties visant à "exempter pour cause d'antériorité" les mesures de soutien concernant les aéronefs civils gros porteurs antérieures à 1992 aux fins de procédures ultérieures dans le cadre du GATT/de l'OMC.[1912] En conséquence, même si nous devions interpréter le champ d'application temporel de l'Accord SMC "en tenant compte" de l'Accord de 1992 conformément à l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne, il n'y a rien dans l'Accord de 1992 qui nous conduirait à "interpréter" l'Accord SMC comme ne s'appliquant pas aux mesures de soutien pour les aéronefs civils gros porteurs que les parties se sont engagées avant le 17 juillet 1992 à accorder.

L'Accord de 1992 donne lieu à un estoppel empêchant l'examen des mesures de soutien octroyées avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord de 1992

7.101 Les Communautés européennes font également valoir que la conclusion et la mise en œuvre de l'Accord de 1992 entre les Communautés européennes et les États-Unis, dans lequel les États-Unis acceptaient que les Communautés européennes accordent un certain niveau et un certain type de soutien à leur branche de production d'aéronefs civils gros porteurs, "doivent au moins donner lieu à un estoppel" qui empêche les États-Unis de contester ultérieurement un tel soutien dans le cadre d'une procédure de règlement des différends de l'OMC. En réponse à une question du Groupe spécial concernant le fondement qui doit nous permettre d'appliquer le principe de l'estoppel dans les procédures de règlement des différends de l'OMC, les Communautés européennes font valoir que l'obligation de bonne foi énoncée à l'article 3:10 du Mémorandum d'accord peut raisonnablement être analysée "compte tenu du principe général de l'*estoppel* existant en droit international".[1913]

[1911] Dans l'affaire *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, les Communautés européennes ont fait valoir que les dispositions de la *Convention sur la diversité biologique* et du *Protocole de Cartagena de 2000 sur la prévention des risques biotechnologiques relatif à la Convention sur la diversité biologique* éclairaient le sens et l'effet des diverses dispositions de l'Accord SPS et du GATT de 1994. Le Groupe spécial a rejeté cet argument parce que les parties au *différend* n'étaient pas toutes parties aux conventions en question. Cette situation est différente de celle examinée par le présent Groupe spécial, dans laquelle les deux parties au différend sont parties à l'Accord de 1992. Nous notons que dans l'affaire *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, le Groupe spécial a été d'avis (au paragraphe 7.68 et dans la note de bas de page 243) que l'expression "les parties" figurant à l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne donnait à penser que les règles de droit international dont il fallait tenir compte pour interpréter les Accords de l'OMC en cause en l'espèce étaient celles qui étaient applicables dans les relations *entre les Membres de l'OMC* (et non pas simplement entre les parties au différend). Rapport du Groupe spécial *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, paragraphe 7.68 et note de bas de page 243.

[1912] Nous rappelons que l'article 2 de l'Accord de 1992 dispose ce qui suit:

"Le soutien accordé par les pouvoirs publics aux programmes en cours de construction d'aéronefs de grande capacité, qui a été engagé avant la date d'entrée en vigueur du présent accord, n'est pas soumis aux dispositions dudit accord, sauf dispositions contraires figurant ci-après. Les modalités et conditions d'octroi de ce soutien ne sont pas modifiées de manière à les rendre plus favorables aux bénéficiaires. Des modifications mineures ne sont cependant pas considérées comme incompatibles avec cette disposition."

[1913] Les Communautés européennes font référence à la déclaration figurant dans le rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte de l'Australie* ("*CE – Subventions à l'exportation de sucre (Australie)*"), WT/DS265/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, paragraphe 7.74, le rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte du Brésil* ("*CE – Subventions à l'exportation de sucre (Brésil)*"), WT/DS266/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de

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

7.102 Dans le présent différend, les Communautés européennes font valoir que, sur la base de la jurisprudence établie des groupes spéciaux antérieurs[1914], le principe de l'estoppel s'applique dans les procédures de règlement des différends de l'OMC lorsque: i) il y a un exposé d'un fait clair et non ambigu; ii) cet exposé a été fait volontairement de façon inconditionnelle et est autorisé par une partie; iii) et une autre partie s'y fie de bonne foi.[1915]

7.103 Les Communautés européennes font valoir que l'article 2 de l'Accord de 1992 "constitue le règlement définitif de toute controverse en suspens entre l'Union européenne et les États-Unis au sujet {du soutien accordé par les pouvoirs publics à la branche de production des LCA avant 1992}".[1916] Selon les Communautés européennes, "en exemptant pour cause d'antériorité les mesures antérieures à 1992 à l'article 2 de l'Accord de 1992 lu conjointement avec l'article 10 (*a contrario*), les États-Unis ont fait un exposé clair et non ambigu selon lequel ils ne s'attaqueraient plus à ces mesures".[1917]

7.104 Toutefois, ainsi qu'il a déjà été dit, nous n'estimons pas que l'article 2 de l'Accord de 1992 puisse être interprété comme étant un accord entre les parties selon lequel les mesures de soutien antérieures à 1992 sont considérées comme étant compatibles avec les disciplines en matière de subventions du GATT/de l'OMC, ou par lequel les parties renonçaient à leur droit de contester les mesures antérieures à 1992 parce qu'incompatibles avec ces disciplines. Même à supposer pour les besoins de l'argumentation que le Groupe spécial accepte les affirmations des Communautés européennes comme fondement pour l'application du principe de l'estoppel dans le contexte du règlement des différends à l'OMC (question sur laquelle nous n'exprimons aucun avis), nous rejetterions aussi la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes pour ce motif parce que nous considérons que l'article 2 est loin d'être un "exposé d'un fait clair et non ambigu" au sens requis par le premier élément de la propre définition du principe de l'estoppel donnée par les Communautés européennes. Nous notons également que, bien que les Communautés européennes affirment qu'elles se sont acquittées de leurs obligations au titre de l'Accord de 1992 concernant le niveau de soutien qu'elles ont accordé à leur branche de production des aéronefs civils gros porteurs, elles n'ont pas identifié de comportement qui équivaudrait à se fier, à leur propre détriment, à la représentation alléguée faite par les États-Unis.

7.105 En conclusion, nous rejetons la demande de décision préliminaire des Communautés européennes visant à ce que tout soutien des pouvoirs publics allégué engagé avant le 17 juillet 1992 soit exclu du champ d'application temporel de la présente procédure.

---

l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, et le rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte de la Thaïlande* ("*CE – Subventions à l'exportation de sucre (Thaïlande)*"), WT/DS283/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R), et ultérieurement confirmée dans le rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre* ("*CE – Subventions à l'exportation de sucre*"), WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, adopté le 19 mai 2005, paragraphe 312, selon laquelle le principe de bonne foi énoncé à l'article 3:10 du Mémorandum d'accord s'applique à l'engagement (ainsi qu'à la conduite et à la mise en œuvre) d'une procédure de règlement des différends. Selon les Communautés européennes, un Membre agit donc d'une manière incompatible avec l'article 3:10 du Mémorandum d'accord s'il demande l'établissement d'un groupe spécial en violation du principe de bonne foi. CE, réponse à la question n° 59 du Groupe spécial, paragraphe 21.

[1914] Mentionnant les rapports des Groupes spéciaux *Argentine – Droits antidumping sur la viande de volaille*, paragraphe 7.38, et *Guatemala – Ciment II*, paragraphes 7.71 et 7.72. À notre avis, ces groupes spéciaux n'ont *pas* établi que le principe de l'estoppel s'appliquait dans les procédures de règlement des différends de l'OMC; par contre, ils sont partis du principe que, même à supposer, pour les besoins de l'argumentation, qu'il existe bien un principe de l'estoppel conforme à ce qui était affirmé, il n'était pas établi sur les faits spécifiques de la cause.

[1915] CE, réponse à la question n° 59 du Groupe spécial, paragraphe 23.

[1916] CE, réponse à la question n° 59 du Groupe spécial, paragraphe 27.

[1917] CE, réponse à la question n° 59 du Groupe spécial, paragraphe 28.

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

3. Questions ne se rapportant pas au champ d'application temporel

a) Contexte

7.106 Dans le cadre de leur demande de décisions préliminaires du 26 octobre 2005, les Communautés européennes ont demandé au Groupe spécial de décider que les subventions dont il était allégué qu'elles apportaient un soutien à l'Airbus A350, ainsi que cinq autres mesures de subventionnement alléguées, ne relevaient pas de son mandat.[1918] Outre l'AL/FEM concernant l'A350, les mesures de subventionnement alléguées visées par cette demande de décisions préliminaires sont: i) le financement accordé par la BEI pour le programme Super Transporteurs d'Aérospatiale; ii) le financement par les pouvoirs publics français de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé; iii) la fourniture par certains établissements de recherche allemands, français et britanniques énumérés de biens ou services liés à la R&D dans le secteur de l'aéronautique civile à Airbus; iv) les contributions financières pour développer, élargir et moderniser des installations et d'autres infrastructures des sociétés Airbus sur certains sites en Allemagne, en France, en Espagne et au Royaume-Uni; et v) la prise en charge de la dette par les pouvoirs publics espagnols pour le compte de la société Airbus espagnole, CASA.[1919]

7.107 Les Communautés européennes prétendent déceler trois failles générales dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis. Premièrement, elles affirment que les mesures relatives à l'AL/FEM pour l'A350 ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial parce qu'elles n'existaient pas au moment où la demande d'établissement d'un groupe spécial a été présentée.[1920] Deuxièmement, les Communautés européennes font valoir que l'AL/FEM pour l'A350 et diverses autres mesures n'ont pas fait l'objet de consultations.[1921] Enfin, elles font valoir que la description de certaines des mesures donnée par les États-Unis dans la demande d'établissement d'un groupe spécial ne satisfaisait pas aux prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord imposant d'indiquer les mesures spécifiques en cause.[1922]

b) Soutien pour l'Airbus A350

i) Arguments des Communautés européennes

7.108 Les Communautés européennes allèguent que les mesures d'AL/FEM pour l'Airbus A350 indiquées par les États-Unis dans la section 1) de leur demande d'établissement d'un groupe spécial ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial car ces mesures n'existaient pas au moment de son établissement.[1923]

7.109 Les Communautés européennes rappellent que dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, l'Organe d'appel a confirmé que "{l}'expression "mesures spécifiques en cause" figurant à l'article 6:2 donn{ait} à penser qu'en règle générale, les mesures incluses dans le mandat d'un groupe spécial

[1918] CE, demande initiale, paragraphe 8.

[1919] La présente décision préliminaire ne vise pas l'objection des Communautés européennes selon laquelle l'argument formulé par les États-Unis dans leur déclaration orale liminaire, qui voulait que Deutsche Airbus ait reçu un avantage du fait du règlement de la dette de 1998 au motif que la juste valeur des créances du gouvernement allemand "intégrait déjà un avantage substantiel pour Deutsche Airbus sous la forme d'un taux d'intérêt nul", constitue une nouvelle allégation qui ne relève pas du mandat du Groupe spécial.

[1920] CE, demande initiale, paragraphe 12.

[1921] CE, demande initiale, paragraphes 12 et 36.

[1922] CE, demande initiale, paragraphe 52.

[1923] CE, demande initiale, paragraphe 29. Les Communautés européennes soutiennent aussi que l'aide au lancement pour l'A350 n'était pas indiquée dans la demande de consultations, paragraphes 22 et 23.

{devaient} être des mesures qui exist{aient} au moment de l'établissement du groupe spécial".[1924] Les Communautés européennes notent aussi que le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland* a exclu de son mandat une mesure qui n'existait pas encore à la date où la demande d'établissement d'un groupe spécial avait été présentée à l'ORD, alors même que la mesure avait commencé à exister au moment où le Groupe spécial avait été établi.[1925]

7.110 Selon les Communautés européennes, les actionnaires d'Airbus ont approuvé le lancement industriel de l'A350 le 7 octobre 2005.[1926] Les Communautés européennes soutiennent par conséquent qu'aucune mesure des pouvoirs publics relative au financement de l'A350 n'existait au moment de l'établissement du présent Groupe spécial par l'ORD le 20 juillet 2005.[1927]

ii) Arguments des États-Unis

7.111 Les États-Unis font valoir que l'existence ou l'inexistence des mesures contestées est un point de fait qui ne se prête pas à une décision préliminaire.[1928]

7.112 Les États-Unis notent que dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, le Groupe spécial a examiné les arguments des plaignants et des défendeurs ayant trait à la question de l'existence de la mesure et a rendu sa décision dans son rapport final, non dans le cadre d'une décision préliminaire.[1929] Ils font observer qu'un rapport plus pertinent pour ce qui nous occupe ici est le rapport du Groupe spécial sur le différend *CE – Produits biotechnologiques*. Dans ce différend, l'existence ou l'inexistence de la mesure contestée était l'une des questions centrales que les parties avaient traitées tout au long de la procédure, et le Groupe spécial a rendu ses décisions à ce sujet dans son rapport final après avoir complété le dossier factuel au cours de la procédure.[1930]

7.113 Par ailleurs, les États-Unis soutiennent que les mesures relatives à l'AL/FEM pour l'A350 existent bel et bien et qu'elles existaient au moment de l'établissement du présent Groupe spécial.[1931] Ils font valoir que s'il est vrai que les actionnaires d'Airbus ont approuvé le lancement industriel de l'A350 le 7 octobre 2005, Airbus veille généralement à ce que les mesures d'AL/FEM soient engagées avant de décider du lancement industriel d'un aéronef, puisque les mesures constituent une partie importante du financement qui rend le lancement possible.[1932] Selon les États-Unis, les constructeurs de LCA prennent au moins deux décisions en matière de "lancement" lorsqu'ils décident de développer un nouveau modèle de LCA. Outre le lancement "industriel" (lorsque le constructeur confirme sa décision de commencer le développement du modèle), il y a aussi un lancement "commercial" antérieur, dont le but est de déterminer s'il y a suffisamment de clients potentiels pour justifier le lancement industriel du nouvel aéronef. Les États-Unis notent que le lancement

[1924] Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Classification douanière des morceaux de poulet désossés et congelés* ("*CE – Morceaux de poulet*"), WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R et Corr.1, adopté le 27 septembre 2005, paragraphe 156.

[1925] CE, demande initiale, paragraphe 20.

[1926] CE, demande initiale, paragraphe 21.

[1927] CE, demande initiale, paragraphe 21.

[1928] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 26.

[1929] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 26.

[1930] Les États-Unis rappellent que, dans ce différend, bien que les Communautés européennes aient nié l'existence de la mesure, le Groupe spécial a constaté que les faits démontraient que les Communautés européennes maintenaient bien, en fait, un moratoire *de facto*.

[1931] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphes 31 à 38.

[1932] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 31. En conséquence, selon les États-Unis, l'importance du lancement industriel de l'A350 le 7 octobre 2005 tient à ce qu'il démontre que les mesures d'AL/FEM pour l'A350 avaient été mises en place avant cette date, pas après.

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

"commercial" de l'A350 a eu lieu le 10 décembre 2004, soit plus de sept mois avant l'établissement du présent Groupe spécial.[1933]

7.114 Les États-Unis attirent également l'attention sur les faits dont ils soutiennent qu'ils contredisent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle aucune mesure des pouvoirs publics relative au financement de l'A350 n'existait le 7 octobre 2005, à savoir: les déclarations faites aux médias par le PDG d'Airbus le jour du lancement industriel, "confirmant qu'Airbus avait en fait déjà reçu des engagements {concernant l'AL/FEM} des pouvoirs publics des quatre pays et que les engagements étaient "juridiquement contraignants""; les états financiers de 2005 d'EADS qui indiquent que certains pays de l'UE s'étaient déjà engagés à financer le développement du programme de construction de l'aéronef commercial A350; et une déclaration du Ministre allemand de l'économie en décembre 2004, confirmant que les subventions publiques pour l'A350 étaient déjà incluses dans le budget.[1934] Les États-Unis soutiennent qu'avant la date d'établissement du Groupe spécial, les pouvoirs publics liés à Airbus avaient pris l'engagement juridiquement contraignant d'accorder une AL/FEM pour l'A350 et que cet engagement de faire une contribution financière, en tant que "transfert direct de fonds potentiel", est une subvention pouvant être contestée dans le cadre du système de règlement des différends de l'OMC.[1935]

7.115 Les États-Unis remettent également en cause le refus des Communautés européennes de répondre à la demande spécifique de renseignements et de documents relatifs à l'AL/FEM pour l'A350 présentée par le facilitateur dans le cadre de la procédure prévue à l'Annexe V dans le présent différend.[1936] Ils soutiennent qu'il aurait été relativement simple pour les Communautés européennes de dire que de telles mesures n'existaient pas, au lieu de refuser de fournir des renseignements à leur sujet. Les États-Unis estiment qu'"il apparaît" que, par ce refus, les Communautés européennes "concèdent qu'en fait, la mesure existe bel et bien".[1937]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.116 Nous ne considérons pas qu'il y a un différend sur le point de savoir si les mesures incluses dans le mandat d'un groupe spécial doivent exister au moment de l'établissement du groupe spécial.[1938] Ce qui fait vraiment l'objet d'un différend entre les parties, c'est le point de fait consistant à savoir si l'AL/FEM pour l'A350 existait ou non au moment de l'établissement du présent Groupe spécial.

7.117 Nous estimons que la question de savoir s'il existait ou non des "mesures" relatives à l'AL/FEM pour l'A350 au moment de l'établissement du Groupe spécial est un point de fait litigieux dans la présente affaire. Les deux parties ont présenté à ce sujet dans les communications écrites des

[1933] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 32, note de bas de page 12. À titre d'exemple, les États-Unis notent que le contrat des pouvoirs publics britanniques relatif à l'AL/FEM pour l'A380 datait du 12 mars 2000, soit quelque neuf mois avant le lancement industriel de l'A380 en décembre 2000; paragraphe 34.

[1934] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 31. Les Communautés européennes soutiennent que les éléments de preuve fournis par les États-Unis n'établissent pas l'existence d'une AL/FEM pour l'A350; CE, PCE, paragraphes 345 à 360.

[1935] États-Unis, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphes 15 à 18.

[1936] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 36.

[1937] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 36.

[1938] Nous rappelons que l'Organe d'appel a indiqué que l'expression "mesures spécifiques en cause" figurant à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord donnait à penser qu'en règle générale, les mesures incluses dans le mandat d'un groupe spécial devaient être des mesures qui existaient au moment de l'établissement du groupe spécial; rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 156.

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

éléments de preuve et des arguments, que nous devrons évaluer pour résoudre cette question.[1939] Nous pensons comme les États-Unis que, lorsque l'existence ou l'inexistence d'une mesure contestée est un point de fait litigieux, ce n'est pas une question qui se prête à une détermination dans le cadre d'une décision préliminaire. Nous rejetons donc la demande de décision préliminaire des Communautés européennes sur le point de savoir si l'AL/FEM pour l'A350 relève de notre mandat au motif que la mesure, d'après les allégations, n'existait pas au moment de l'établissement du Groupe spécial.

c) Mesures dont il est allégué qu'elles n'ont pas précédemment fait l'objet de consultations

i) Arguments des Communautés européennes

7.118 À titre subsidiaire et en plus de leur argument concernant l'inexistence de la mesure, les Communautés européennes font valoir que les mesures d'AL/FEM pour l'A350 devraient être exclues du mandat du Groupe spécial parce qu'elles n'ont pas fait l'objet de consultations, comme l'exigent les articles 4:4 et 6:2 du Mémorandum d'accord.[1940]

7.119 Les Communautés européennes demandent également que nous excluions d'autres mesures de notre mandat pour les mêmes motifs. Ces mesures ont trait: au financement du programme Super Transporteurs d'Aérospatiale décrit dans la section 2) f) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis; au financement par les pouvoirs publics français de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé (section 6) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis); et à la fourniture par certains établissements de recherche allemands, français et britanniques énumérés de biens et services liés à la R&D dans le secteur de l'aéronautique civile à Airbus (section 6) f) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis).[1941]

7.120 Les Communautés européennes font valoir que seules des mesures qui ont fait l'objet de consultations peuvent dûment être incluses dans une demande d'établissement d'un groupe spécial. Pour étayer cette affirmation, elles renvoient le Groupe spécial aux déclarations de l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Coton upland* et *CE – Morceaux de poulet*.[1942] S'appuyant sur le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – Coton upland*, les Communautés européennes font valoir que même s'il ne doit pas y avoir une "identité précise et exacte" de la portée des consultations et de la demande d'établissement d'un groupe spécial, la partie plaignante ne peut pas inclure des mesures additionnelles dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial et ainsi "élargir la portée du différend".[1943]

[1939] Nous rappelons que dans l'affaire *Corée – Boissons alcooliques*, le Groupe spécial a estimé que la question dont il était saisi était "une question qui exige{ait} une évaluation des éléments de preuve" et qu'"en tant que telle, ce n'{était} pas une question qui se prêt{ait} à une décision préjudicielle dans l'affaire à l'étude". Rapport du Groupe spécial *Corée – Taxes sur les boissons alcooliques* ("*Corée – Boissons alcooliques*"), WT/DS75/R, WT/DS84/R, adopté le 17 février 1999, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS75/AB/R, WT/DS84/AB/R, paragraphe 10.16.

[1940] CE, demande initiale, paragraphe 12.

[1941] CE, demande initiale, paragraphes 88 et 89.

[1942] CE, demande initiale, paragraphes 31 et 32; citant l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 293, et dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 156 (note de bas de page 315).

[1943] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 293.

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

ii) Arguments des États-Unis

7.121 Les États-Unis soutiennent qu'il est bien établi que c'est la demande d'établissement d'un groupe spécial, et non pas la demande de consultations, qui établit le mandat d'un groupe spécial.[1944] Ils notent également que l'Organe d'appel a dit qu'il ne pensait pas que "les articles 4 et 6 du Mémorandum d'accord … exige{aient} une *identité précise et exacte* des mesures spécifiques qui {avaient} fait l'objet des consultations et des mesures spécifiques indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial", à condition que l'"essence" des mesures contestées n'ait pas été modifiée.[1945]

7.122 S'agissant de l'AL/FEM pour l'A350, les États-Unis notent que leur demande d'établissement d'un groupe spécial fait spécifiquement référence à l'AL/FEM pour l'A350. Ils soutiennent également que, contrairement à ce qu'affirment les Communautés européennes, ils ont bel et bien posé des questions sur l'AL/FEM pour l'A350 au cours de la première série de consultations tenues le 4 novembre 2004 et que, pendant la deuxième série de consultations tenues le 23 mars 2006, ils ont communiqué aux Communautés européennes des questions écrites ayant trait à l'AL/FEM pour l'A350, questions auxquelles les Communautés européennes ont refusé de répondre.[1946] De plus, les États-Unis font valoir que, dans leur première communication écrite, ils ont établi *prima facie* que l'AL/FEM que les pouvoirs publics liés à Airbus s'étaient engagés à octroyer pour l'A350 étaient identiques, sur les points essentiels, à l'ensemble de l'AL/FEM qu'ils octroyaient à Airbus.[1947]

7.123 Les États-Unis ont indiqué qu'ils n'avaient pas l'intention de maintenir leur allégation concernant le prêt accordé en 1997 par la BEI à Aérospatiale pour le programme Super Transporteurs en raison de la confirmation par les Communautés européennes du fait que ce prêt n'avait jamais été utilisé par Aérospatiale. Toutefois, ils maintiennent toujours leur allégation relative à un prêt accordé en 1993 par la BEI à Aérospatiale pour le programme Super Transporteurs.[1948] En ce qui concerne la contestation de cette mesure, les États-Unis notent que leur demande d'établissement d'un groupe spécial fait spécifiquement référence au financement accordé par la BEI pour le programme Super Transporteurs d'Aérospatiale, que leur demande de consultations fait spécifiquement référence à l'octroi par la BEI "aux sociétés Airbus" de "prêts à la recherche-développement et d'autres prêts à des conditions préférentielles, y compris le financement de l'A320, de l'A321, de l'A330/A340 et de l'A380", et que leur demande de consultations mentionne également le financement accordé par la BEI "aux sociétés Airbus" pour "la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs, et à d'autres fins" avant d'énumérer des exemples spécifiques d'un tel financement.[1949] Selon les États-Unis, l'"essence" des mesures contestées, à savoir les prêts subventionnés accordés par la BEI aux sociétés Airbus pour le développement des aéronefs Airbus, est la même dans la demande de consultations et dans la demande d'établissement d'un groupe spécial.[1950] Les États-Unis soutiennent aussi qu'ils ont soulevé la question des prêts accordés par la BEI pour le programme Super Transporteurs d'Aérospatiale pendant les consultations tenues avec les Communautés européennes le

[1944] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 39, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 293.

[1945] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 39, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 285 (italique dans l'original); le rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping définitives visant la viande de bœuf et le riz*, plainte concernant le riz ("*Mexique – Mesures antidumping visant le riz*"), WT/DS295/AB/R, adopté le 20 décembre 2005, paragraphe 137, citant le rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs*, paragraphe 132.

[1946] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 37.

[1947] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 39.

[1948] États-Unis, réponse à la question n° 12 du Groupe spécial, paragraphe 80, et première communication écrite des États-Unis (ci-après "États-Unis, PCE"), paragraphe 407.

[1949] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 72.

[1950] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 72.

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

4 novembre 2004.[1951] De plus, ils soutiennent que leur exposé des éléments de preuve disponibles comportait une référence à une partie du site Web de la BEI intitulée "Prêts, Décomposition par secteur – Industrie", dans laquelle tous les prêts accordés aux sociétés Airbus, y compris deux prêts pour le projet Super Transporteurs d'Aérospatiale, sont énumérés.[1952]

7.124 En ce qui concerne la fourniture par certains établissements de recherche allemands, français et britanniques énumérés de biens ou services liés à la R&D dans le secteur de l'aéronautique civile à Airbus (section 6) f) de la demande d'établissement d'un groupe spécial), les États-Unis informent que, bien qu'ils considèrent que leur demande d'établissement d'un groupe spécial pour ce qui est des mesures décrites dans la section 6) f) de la demande est conforme aux prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord, ils ont décidé de ne pas maintenir leurs allégations concernant ces mesures dans le cadre du présent différend. En conséquence, il n'est pas nécessaire pour le Groupe spécial d'examiner les arguments des Communautés européennes concernant les mesures décrites dans la section 6) f) de la demande d'établissement d'un groupe spécial.[1953]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.125 Nous rappelons que la partie pertinente de l'article 4:4 du Mémorandum d'accord dispose ce qui suit:

> "Toute demande de consultations sera déposée par écrit et motivée; elle comprendra une indication des mesures en cause et du fondement juridique de la plainte."

L'article 6:2 du Mémorandum d'accord dispose ce qui suit:

> "La demande d'établissement d'un groupe spécial sera présentée par écrit. Elle précisera si des consultations ont eu lieu, indiquera les mesures spécifiques en cause et contiendra un bref exposé du fondement juridique de la plainte, qui doit être suffisant pour énoncer clairement le problème. Dans le cas où la partie requérante demande l'établissement d'un groupe spécial dont le mandat diffère du mandat type, sa demande écrite contiendra le texte du mandat spécial proposé."

7.126 Nous rappelons que l'Organe d'appel a dit que les articles 4 et 6 du Mémorandum d'accord "définiss{aient} un processus selon lequel une partie plaignante {devait} demander des consultations, et des consultations {devaient} avoir lieu, avant qu'une question puisse être portée devant l'ORD en vue de l'établissement d'un groupe spécial".[1954] Il est bien établi que les articles 4 et 6 du Mémorandum d'accord n'"exigent {pas} une *identité précise et exacte* des mesures spécifiques qui ont fait l'objet des consultations et des mesures spécifiques indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial".[1955] À cet égard, nous rappelons que l'article 4:4 du Mémorandum d'accord exige seulement que la demande de consultations indique "les mesures en cause", par opposition aux "mesures *spécifiques* en cause" comme le veut l'article 6:2 du Mémorandum d'accord. Comme l'Organe d'appel l'a dit dans l'affaire *Brésil – Aéronefs*:

> "Nous ne pensons pas, toutefois, que les articles 4 et 6 du Mémorandum d'accord, ou les paragraphes 1 à 4 de l'article 4 de l'Accord SMC, exigent une *identité précise et exacte* des mesures spécifiques qui ont fait l'objet des consultations et des mesures

[1951] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 73.
[1952] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 74.
[1953] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 75.
[1954] Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs*, paragraphe 131.
[1955] Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs*, paragraphe 132.

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

> spécifiques indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial. Comme le Groupe spécial l'a dit, "{l'}un des objectifs des consultations, tel qu'énoncé à l'article 4.3 de l'Accord SMC, est de "préciser les faits", et on peut s'attendre à ce que les renseignements obtenus au cours des consultations puissent permettre au plaignant de préciser la portée de la question au sujet de laquelle il demande l'établissement d'un groupe spécial".[1956]

Nous avons aussi à l'esprit la déclaration faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*:

> "Nous notons aussi que l'article 4:2 du Mémorandum d'accord demande à un Membre de l'OMC qui reçoit une demande de consultations d'"examiner avec compréhension toutes représentations que pourra lui adresser un autre Membre ... et {de} ménager des possibilités adéquates de consultations sur ces représentations". *Tant que la partie plaignante n'élargit pas la portée du différend*, nous hésitons à imposer un critère trop strict en ce qui concerne l'"identité précise et exacte" de la portée des consultations et de la demande d'établissement d'un groupe spécial, car cela aurait pour effet de substituer la demande de consultations à la demande d'établissement d'un groupe spécial. Conformément à l'article 7 du Mémorandum d'accord, c'est la demande d'établissement d'un groupe spécial qui détermine le mandat du groupe spécial, à moins que les parties n'en conviennent autrement."[1957]

Enfin, nous rappelons que dans l'affaire *États-Unis – Coton upland,* l'Organe d'appel a indiqué que la détermination par un groupe spécial de la portée des consultations devrait se limiter à une analyse de la demande de consultations.[1958]

7.127 Compte tenu de ces considérations, nous examinons maintenant les textes de la demande de consultations et de la demande d'établissement d'un groupe spécial afin de déterminer s'il y a un degré suffisant d'identité des mesures qui ont fait l'objet des consultations et des mesures spécifiques indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial pour justifier la conclusion que les mesures contestées ont fait l'objet de consultations ainsi que l'exige l'article 4 du Mémorandum d'accord.

> Aide au lancement pour l'Airbus A350 (section 1) de la demande d'établissement d'un groupe spécial)

7.128 Les sections de la demande de consultations relatives à l'AL/FEM sont ainsi libellées:

> "L'octroi par les États membres aux sociétés Airbus d'un financement pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs (ci-après dénommé "aide au lancement" ("launch aid")). Ce 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 comprennent l'absence d'intérêt ou des intérêts fixés à des taux inférieurs

---

[1956] Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs*, paragraphe 132. À ce sujet, nous rappelons que le Groupe spécial *Brésil – Aéronefs* a dit (au paragraphe 7.9) que "... le fait de limiter la portée de la procédure de groupe spécial à la question identique à celle au sujet de laquelle les consultations ont été tenues pourrait compromettre l'efficacité de ladite procédure".

[1957] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland,* paragraphe 293 (notes de bas de page omises, pas d'italique dans l'original).

[1958] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland,* paragraphe 287.

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

> aux taux du marché, et une obligation de remboursement conditionnelle qui est liée au succès du modèle d'aéronef financé; si un modèle ne rencontre pas de succès, le montant correspondant au financement est en partie ou en totalité annulé ...
>
> Les subventions en question comprennent celles qui se rapportent aux modèles Airbus A300, A310, famille A320, A330/340, A330-200, A340-500/600, et tout dernièrement A380."[1959]

La section de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis relative à l'AL/FEM pour l'A350 est ainsi libellée:

> "L'octroi par les États membres aux sociétés Airbus d'un financement pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs (ci-après dénommé "aide au lancement" ("launch aid")). Ce 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."[1960]

7.129 Nous estimons qu'il y a une identité suffisante des mesures décrites dans la demande de consultations et des mesures spécifiques décrites dans la demande d'établissement d'un groupe spécial. Nous notons que la demande de consultations indique que les mesures en question "comprennent" l'AL/FEM concernant les modèles d'aéronefs qui y sont spécifiés. La demande de consultations indique donc que les subventions alléguées pour les modèles d'aéronefs spécifiques font partie d'une classe ou catégorie de mesures qualifiée d'"aide au lancement" pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs accordée aux sociétés Airbus. Dans la demande d'établissement d'un groupe spécial, les États-Unis donnent des exemples particuliers des mesures spécifiques qu'ils qualifient d'"aide au lancement" pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs accordée aux sociétés Airbus. Nous ne pensons pas que les États-Unis aient "élargi la portée du

[1959] *Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*, demande de consultations présentée par les États-Unis, WT/DS316/1-G/L/697-G/SCM/D62/1 (12 octobre 2004) (notes de bas de page omises) (ci-après "États-Unis, demande de consultations").

[1960] *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, WT/DS316/2 (3 juin 2005) (notes de bas de page omises) (ci-après "États-Unis, demande d'établissement d'un groupe spécial").

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

différend" en incluant dans la demande d'établissement d'un groupe spécial l'"aide au lancement" pour l'A350 parmi les exemples des mesures spécifiques qui sont décrites dans les mêmes termes à la fois dans la demande de consultations et dans la demande d'établissement d'un groupe spécial. Nous estimons que l'essence des mesures contestées, à savoir l'"aide au lancement" pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs accordée aux sociétés Airbus, est la même dans les deux demandes.

Financement accordé par la BEI pour le programme Super Transporteurs d'Aérospatiale (section 2) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial)

7.130 La section de la demande de consultations des États-Unis qui traite spécifiquement du financement accordé par la BEI fait référence à:

> "l'octroi par les CE et les États membres, par l'intermédiaire de la Banque européenne d'investissement ("BEI"), aux sociétés Airbus, y compris à la société mère d'Airbus, EADS, de prêts à la recherche-développement et d'autres prêts à des conditions préférentielles, y compris le financement de l'A320, de l'A321, de l'A330/340, et de l'A380".[1961]

La section 2) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis qui se rapporte au financement accordé par la BEI pour le programme Super Transporteurs d'Aérospatiale est ainsi libellée:

> "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 comprennent: ...
>
> e) le financement accordé à Aérospatiale Super Transporteurs;"[1962]

7.131 À notre avis, les États-Unis n'ont pas "élargi la portée du différend" en spécifiant le financement accordé par la BEI pour le programme Super Transporteurs d'Aérospatiale dans la demande d'établissement d'un groupe spécial. Nous notons que la demande de consultations fait spécifiquement référence à l'octroi par la BEI "aux sociétés Airbus" de "prêts à la recherche-développement et d'autres prêts à des conditions préférentielles, *y compris* le financement de l'A320, de l'A321, de l'A330/A340, et de l'A380". La demande d'établissement d'un groupe spécial mentionne également le financement accordé par la BEI "aux sociétés Airbus" pour "la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs et, à d'autres fins", et donne ensuite des exemples spécifiques du financement en cause. Nous estimons que l'essence des mesures contestées, à savoir les prêts subventionnés accordés par la BEI aux sociétés Airbus pour le développement d'aéronefs Airbus (catégorie qui comprend le programme Super Transporteurs d'Aérospatiale), est la même dans les deux demandes.

Financement par les pouvoirs publics français de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé (section 6) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial)

7.132 La section 6) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis fait référence à:

[1961] États-Unis, demande de consultations.
[1962] États-Unis, demande d'établissement d'un groupe spécial.

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

> "L'octroi par les CE et les États membres de contributions financières pour des activités de recherche, de développement et de démonstration ("R&D") liées à l'aéronautique, menées par Airbus, soit isolément, soit avec d'autres, ou de toute autre manière à l'avantage d'Airbus, y compris: ....
>
> e) Le financement par le gouvernement français, y compris les autorités régionales et locales, depuis 1986, de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé."[1963]

7.133 Les Communautés européennes font valoir que les mesures décrites dans la section 6) e) ne sont pas comprises dans la demande de consultations.[1964]

7.134 Nous rappelons toutefois qu'il y a une section de la demande de consultations qui traite spécifiquement du financement de projets de R&D liés à l'aéronautique civile dans les termes suivants:

> "L'octroi par les CE et les États membres de prêts à la recherche-développement et de dons en faveur du développement d'aéronefs civils gros porteurs. Ces prêts et dons confèrent directement des avantages aux sociétés Airbus."[1965]

7.135 Nous estimons que les mesures spécifiques indiquées dans la section 6) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis relèvent de cette description de la mesure qui figure dans la demande de consultations.

> Fourniture par certains établissements de recherche allemands, français et britanniques énumérés de biens ou services liés à la R&D dans le secteur de l'aéronautique civile à Airbus (section 6) f) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis)

7.136 Les États-Unis informent qu'ils ont décidé de ne pas maintenir leurs allégations ayant trait à ces mesures dans le présent différend.[1966] En conséquence, il n'est pas nécessaire que nous examinions les objections élevées par les Communautés européennes à l'égard de ces mesures.

7.137 En conclusion, pour les raisons indiquées ci-dessus, nous rejetons la demande de décision préliminaire des Communautés européennes visant à ce que les mesures indiquées dans les sections 1), 2) e) et 6) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis soient exclues de notre mandat au motif qu'elles n'ont pas fait l'objet de consultations.

d) Mesures dont il est allégué qu'elles n'ont pas été indiquées de manière adéquate dans la demande d'établissement d'un groupe spécial

i) Arguments des Communautés européennes

7.138 Les Communautés européennes contestent un certain nombre d'autres mesures au motif qu'elles ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial parce que, dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les États-Unis ont décrit ces mesures d'une manière trop large, ambiguë ou trop générale.[1967] Selon les Communautés européennes, les États-Unis ne se sont donc pas acquittés de

[1963] États-Unis, demande d'établissement d'un groupe spécial.
[1964] CE, demande initiale, paragraphe 73.
[1965] États-Unis, demande de consultations.
[1966] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 75.
[1967] CE, demande initiale, paragraphe 36.

l'obligation fondamentale énoncée à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord d'indiquer les "mesures spécifiques en cause" dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial.[1968]

7.139 Les Communautés européennes soutiennent que lorsqu'une mesure n'est pas explicitement indiquée dans le texte d'une demande d'établissement d'un groupe spécial, la jurisprudence de l'OMC a établi qu'il devait y avoir dans la demande d'établissement d'un groupe spécial une description des mesures spécifiques en cause qui produisait *effectivement* le même résultat.[1969] Selon les Communautés européennes, le plaignant a le devoir d'indiquer, avec une précision suffisante, les "mesures spécifiques en cause" dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, et un défendeur n'est pas tenu de faire des recherches ou des suppositions pour déterminer ce que les mesures spécifiques sont censées être, en particulier dans des affaires complexes pouvant impliquer de nombreuses mesures.[1970] De plus, les Communautés européennes font valoir qu'en ce qui concerne les programmes et mécanismes assujettis aux disciplines de l'Accord SMC, la jurisprudence de l'OMC indique qu'une description large des mesures en cause "peut être acceptable du moment que le groupe de mesures en question a été clairement limité par certaines *références restrictives ou indicatives* qui, *compte tenu des circonstances de l'affaire*, permettent malgré tout d'établir les "mesures spécifiques en cause"".[1971] D'après les Communautés européennes, selon les circonstances spécifiques et le type de mesures, "d'autres éléments indicatifs peuvent être nécessaires, par exemple la nature de la contribution financière, son montant ou la date à laquelle elle a été octroyée, le but du don ou le bénéficiaire".[1972] Les Communautés européennes notent que l'inclusion ou la non-inclusion d'une mesure dans le mandat du Groupe spécial doit être démontrée "*par le texte* de la demande d'établissement d'un groupe spécial".[1973]

ii) Arguments des États-Unis

7.140 Les États-Unis font valoir que leur demande d'établissement d'un groupe spécial indique les mesures spécifiques en cause conformément à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord.

7.141 Selon les États-Unis, le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – Acier au carbone* indiquait clairement qu'un groupe spécial qui examinait une demande d'établissement d'un groupe spécial au titre de l'article 6:2 devait examiner la demande dans son ensemble, et pouvait tenir compte des circonstances entourant l'affaire.[1974] Ces "circonstances entourant l'affaire" sont celles qui entourent le dépôt de la demande d'établissement d'un groupe spécial, par exemple la demande de

---

[1968] CE, demande initiale, paragraphe 36.

[1969] CE, demande initiale, paragraphe 45; citant le rapport du Groupe spécial *Canada – Mesures concernant les exportations de blé et le traitement des grains importés* ("*Canada – Exportations de blé et importations de grains*"), WT/DS276/R, adopté le 27 septembre 2004, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS276/AB/R, adopté le 27 septembre 2004, paragraphe 6.10 (qui reproduit l'alinéa 20 de la décision préliminaire).

[1970] CE, demande initiale, paragraphe 47.

[1971] CE, demande initiale, paragraphe 48. À l'appui de leurs dires, les Communautés européennes citent les rapports suivants: rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Droits compensateurs sur certains produits plats en acier au carbone traité contre la corrosion en provenance d'Allemagne* ("*États-Unis – Acier au carbone*"), WT/DS213/AB/R, adopté le 19 décembre 2002, paragraphe 127; rapport du Groupe spécial *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.10, reproduisant l'alinéa 20 de la décision préliminaire; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 7.123 à 7.128.

[1972] CE, demande initiale, paragraphe 50.

[1973] CE, demande initiale, paragraphe 51; citant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 7.123 à 7.128; 7.137 à 7.144; 7.145 à 7.152; 7.172 à 7.181; et le rapport de l'Organe d'appel *CE – Subventions à l'exportation de sucre*, paragraphes 145 à 156, en particulier le paragraphe 154.

[1974] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 45; faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier au carbone*, paragraphes 128 à 133.

consultations, les consultations, l'exposé des éléments de preuve disponibles, l'examen par l'ORD des demandes d'établissement d'un groupe spécial et d'autres faits de ce genre.[1975] Les États-Unis font aussi valoir que les Communautés européennes n'ont en aucune façon subi de préjudice du fait de la description des mesures donnée dans la demande d'établissement d'un groupe spécial.[1976] Spécifiquement, ils attirent l'attention sur le fait que les Communautés européennes ont reçu une première série de questions posées par le facilitateur dans le cadre de la procédure au titre de l'Annexe V le 7 octobre 2005, à la suite d'un précédent échange de projets de questions le 23 septembre 2005. Ils soutiennent qu'étant donné le niveau de détail des questions, et le fait que leur première communication écrite ne devait pas être présentée avant février 2007, les Communautés européennes ne peuvent pas sérieusement affirmer qu'elles n'avaient pas été en mesure de commencer à préparer leur défense.[1977]

7.142 Les États-Unis disent aussi que l'historique de la procédure du présent différend indique que la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes "n'avait rien à voir avec la correction des lacunes alléguées de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis, et tout à voir avec l'accroissement de la complexité de la question, ce qui permettait d'éviter d'avoir à fournir des renseignements sur les mesures contestées dans le cadre de la procédure au titre de l'Annexe V et imposait un retard".[1978] Les États-Unis signalent également que le refus des Communautés européennes de donner des précisions sur leurs préoccupations concernant l'absence de spécificité dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis lors de l'examen de la demande par l'ORD démontre que l'approche des Communautés européennes, s'agissant de leurs préoccupations relatives à la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis, était "extrêmement différente de l'approche suggérée par l'Organe d'appel et des groupes spéciaux antérieurs".[1979] Enfin, les États-Unis soulignent que le fait qu'ils ont consenti à ce que les Communautés européennes bénéficient d'un délai prolongé pour préparer leur première communication écrite (12 semaines par rapport aux deux à trois semaines proposées dans le Mémorandum d'accord) démontre l'absence de préjudice pour les CE.[1980]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.143 Le mandat d'un groupe spécial est fondé sur la demande d'établissement d'un groupe spécial. Nous rappelons que, lorsqu'il est confronté à une question concernant la portée de son mandat, un groupe spécial est tenu d'examiner soigneusement la demande d'établissement d'un groupe spécial

---

[1975] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 60; citant le 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* ("*États-Unis – Viande d'agneau*"), 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, paragraphe 5.32.

[1976] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 41.

[1977] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 78.

[1978] Spécifiquement, les États-Unis font référence aux autres consultations qui se sont tenues le 23 mars 2006 et à la deuxième demande d'établissement d'un groupe spécial qu'ils ont déposée dans le cadre du présent différend le 10 avril 2006. Ils soutiennent que depuis le moment où ils ont déposé la deuxième demande d'établissement d'un groupe spécial, qui a en fin de compte abouti à la constitution d'un groupe spécial dans l'affaire DS347, les Communautés européennes ont pleinement compris la nature de l'argumentation des États-Unis et ont été en mesure de préparer leur défense dans le présent différend. États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 79.

[1979] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 82; faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger"* ("*États-Unis – FSC*"), WT/DS108/AB/R, adopté le 20 mars 2000, paragraphe 166, et au rapport du Groupe spécial *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.10, alinéa 65.

[1980] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 80.

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

pour s'assurer qu'elle est conforme aussi bien à la lettre qu'à l'esprit de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord.[1981] L'article 6:2 du Mémorandum d'accord dispose ce qui suit:

> "La demande d'établissement d'un groupe spécial sera présentée par écrit. Elle précisera si des consultations ont eu lieu, *indiquera les mesures spécifiques en cause* et contiendra un bref exposé du fondement juridique de la plainte, qui doit être *suffisant pour énoncer clairement le problème*. Dans le cas où la partie requérante demande l'établissement d'un groupe spécial dont le mandat diffère du mandat type, sa demande écrite contiendra le texte du mandat spécial proposé."[1982]

7.144 Nous rappelons que la prescription concernant la précision dans la demande d'établissement d'un groupe spécial découle des deux buts essentiels du mandat, à savoir définir la portée du différend et contribuer à réaliser, du point de vue de la régularité de la procédure, l'objectif de notification aux parties et aux tierces parties de la nature des arguments du plaignant.[1983] Le respect des prescriptions de l'article 6:2 doit être déterminé en fonction des particularités de chaque affaire, après un examen de la demande d'établissement d'un groupe spécial dans son ensemble, et compte tenu des circonstances entourant l'affaire.[1984] De plus, ce respect doit être démontré par le texte de la demande d'établissement d'un groupe spécial et il n'est pas possible de remédier aux lacunes de la demande d'établissement dans les communications présentées ultérieurement par les parties pendant la procédure du groupe spécial.[1985]

7.145 Dans les sections ci-après, nous présentons la mesure spécifique figurant dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis que les Communautés européennes contestent au motif qu'elle ne satisfait pas aux prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord, puis les arguments avancés par les Communautés européennes et les États-Unis, respectivement, au sujet de la mesure spécifique en question. Enfin, nous présentons notre analyse, fondée sur les principes susmentionnés, et notre conclusion concernant chaque mesure spécifique.

> Financement par les pouvoirs publics français de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé (section 6) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis)

7.146 La section 6) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial fait référence à:

> "L'octroi par les CE et les États membres de contributions financières pour des activités de recherche, de développement et de démonstration ("R&D") liées à l'aéronautique, menées par Airbus, soit isolément, soit avec d'autres, ou de toute autre manière à l'avantage d'Airbus, y compris: ...

[1981] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier au carbone*, paragraphe 126; rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes* ("*CE – Bananes III*"), WT/DS27/AB/R, adopté le 25 septembre 1997, paragraphe 142.

[1982] Pas d'italique dans l'original.

[1983] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier au carbone*, paragraphe 126.

[1984] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier au carbone*, paragraphe 127. Les "circonstances entourant l'affaire" qu'un groupe spécial peut examiner lorsqu'il évalue la demande d'établissement d'un groupe spécial comprennent les consultations qui ont été menées au sujet de la mesure, l'examen par l'ORD des demandes d'établissement d'un groupe spécial et l'établissement du groupe spécial; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Viande d'agneau*, paragraphe 5.32.

[1985] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier au carbone*, paragraphe 127.

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

> e) Le financement par le gouvernement français, y compris les autorités régionales et locales, depuis 1986, de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé."

7.147 Les Communautés européennes font valoir que l'expression "activités de recherche, de développement et de démonstration" utilisée par les États-Unis dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial n'est pas claire et trop large.[1986] La référence au "financement" pourrait, de l'avis des Communautés européennes, se rapporter à tout financement accordé un jour par les autorités françaises.[1987] Selon elles, le "financement" par le "gouvernement français, y compris les autorités régionales et locales" pourrait viser n'importe quelles autorités parmi les centaines, voire les milliers, d'autorités que compte la France. Les Communautés européennes soutiennent que le fait de ne pas préciser *quelles* institutions ou autorités publiques suscitent une préoccupation particulière crée une incertitude inacceptable, en particulier dans les grands pays dotés d'administrations complexes et de larges réseaux d'autorités infranationales.[1988] Les Communautés européennes font valoir qu'il leur est impossible de savoir quelles mesures alléguées prises par quelles autorités françaises au cours des 20 dernières années les États-Unis veulent examiner.[1989]

7.148 Les États-Unis contestent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'expression "financement de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé" pourrait être interprétée comme s'entendant de "tout financement accordé un jour par les autorités françaises". Ils soutiennent qu'ils ont utilisé la même expression, à savoir "financement de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé" pour décrire les mesures de R&D des Communautés européennes, de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de l'Espagne, aux alinéas a) à d) de la section 6) de leur demande d'établissement d'un groupe spécial, et notent que les Communautés européennes n'ont pas exprimé de préoccupations au sujet de la conformité avec l'article 6:2 dans ce contexte, ni n'ont expliqué pourquoi l'expression était suffisamment claire pour ce qui était des mesures pour la R&D des Communautés européennes, de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de l'Espagne, et peu claire et large pour ce qui était des mesures pour la R&D de la France.[1990]

7.149 Les États-Unis évoquent également les circonstances entourant le dépôt de leur demande d'établissement d'un groupe spécial. À ce sujet, ils soutiennent qu'ils ont soulevé la question des subventions de la France à la R&D au cours des consultations et ont communiqué aux Communautés européennes cinq questions écrites spécifiques concernant le financement par la France de projets de R&D liés aux aéronefs civils auxquels Airbus avait participé entre 1986 et 2003.[1991] Les États-Unis notent que l'exposé des éléments de preuve disponibles annexé à leur demande de consultations comprenait plusieurs documents traitant du financement par les pouvoirs publics français de projets de R&D liés aux aéronefs civils, y compris le financement accordé à Airbus.[1992] En outre, les États-Unis notent que, lorsque leur demande d'établissement d'un groupe spécial a été inscrite pour la première

[1986] CE, demande initiale, paragraphe 57.
[1987] CE, demande initiale, paragraphe 57.
[1988] CE, demande initiale, paragraphe 59.
[1989] CE, demande initiale, paragraphe 61.
[1990] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 63. Nous notons que dans leur première communication écrite, les Communautés européennes ont répondu qu'aux alinéas a) à d) de la section 6) de la demande d'établissement d'un groupe spécial, les États-Unis avaient inclus des éléments indicatifs additionnels, tels que le nom du programme de R&D, dont les Communautés européennes allèguent qu'ils les ont aidées à identifier les mesures spécifiques en cause; CE, PCE, paragraphe 183.
[1991] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 64.
[1992] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 64.

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

fois à l'ordre du jour de l'ORD, ils ont fait spécifiquement référence à la nature des subventions à la R&D dans la déclaration qu'ils ont faite à l'ORD.[1993]

7.150 De l'avis du Groupe spécial, la section 6) e) de la demande d'établissement d'un groupe spécial, considérée dans son ensemble et à la lumière des circonstances entourant l'affaire, indique les mesures en cause d'une manière suffisante pour énoncer clairement le problème. Nous ne pensons pas que la référence au financement de "projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé" peut être interprétée comme s'entendant de tout financement accordé un jour par les autorités françaises. En outre, si l'expression "financement" par "le gouvernement français, y compris les autorités régionales et locales" peut, si elle est lue isolément, viser "les centaines, voire les milliers, d'"autorités" que compte la France", nous n'estimons pas que le financement de "projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé" puisse être interprété d'une manière aussi large, en particulier lorsqu'il est considéré à la lumière des circonstances entourant l'affaire décrites dans les arguments des États-Unis.[1994]

> Contributions financières pour développer, élargir et moderniser les installations et d'autres infrastructures des sociétés Airbus dans certains endroits en Allemagne, en France, en Espagne et au Royaume-Uni (section 3) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis)

7.151 La section 3) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis est ainsi libellée:

> "L'octroi par les CE et les États membres de contributions financières pour développer, élargir et moderniser les installations et autres infrastructures des sociétés Airbus. Les exemples spécifiques comprennent les investissements publics effectués par les autorités allemandes à Hambourg, Nordenham, Brême et Varel, par les autorités françaises dans la région de Toulouse, par les autorités du Royaume-Uni à Broughton, et par les autorités espagnoles dans de nombreux endroits en Espagne (par exemple Puerto Real, Illescas, Puerto de Santa Maria, et La Rinconada)."

7.152 Les Communautés européennes contestent la description des "investissements publics effectués par les autorités françaises dans la région de Toulouse" et des "investissements publics" effectués par "les autorités allemandes à Hambourg, Nordenham, Brême et Varel"; par "les autorités du Royaume-Uni à Broughton" et "par les autorités espagnoles dans de nombreux endroits en Espagne (par exemple Puerto Real, Illescas, Puerto de Santa Maria, et La Rinconada)", au motif qu'elle n'est pas suffisamment claire compte tenu du fait que les administrations locales mettent en œuvre chaque année un nombre très élevé de mesures liées aux infrastructures dont l'échelle et la portée sont variables, et que les indications données dans l'allégation des États-Unis sont insuffisantes pour permettre aux Communautés européennes d'identifier les mesures spécifiques que les États-Unis cherchent à contester.

7.153 Les États-Unis soutiennent que l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la description des mesures donnée dans la section 3) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis est insuffisante au titre de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord n'est pas crédible, en particulier compte tenu des circonstances entourant l'affaire.[1995] Ils donnent l'exemple des investissements publics effectués par les autorités allemandes à Hambourg: selon eux, la mesure en

[1993] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 65; compte rendu de la réunion tenue au Centre William Rappard le 13 juin 2005, WT/DSB/M/191, 28 juin 2005, paragraphe 3.
[1994] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphes 64 à 67.
[1995] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 56.

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

question est constituée par les dépenses d'environ 751 millions d'euros effectuées par Hambourg pour aménager les terrains et élargir les installations sur le site de production d'Airbus à Hambourg.[1996] Les États-Unis notent qu'ils ont mentionné cette mesure dans leur demande de consultations, qu'ils ont communiqué deux questions écrites au sujet du projet de Hambourg avant les consultations entre les parties tenues le 4 novembre 2004 et qu'ils ont longuement discuté de la mesure avec les Communautés européennes au cours des consultations.[1997] Ils notent qu'ils ont annexé à leur demande de consultations pas moins de neuf documents différents des pouvoirs publics de Hambourg décrivant en détail le projet d'infrastructure de Hambourg.[1998] En outre, les États-Unis notent qu'à la première réunion de l'ORD à l'ordre du jour de laquelle leur demande d'établissement d'un groupe spécial a été inscrite, le représentant des États-Unis a fait spécifiquement référence au fait que la ville de Hambourg avait déboursé 751 millions d'euros pour assécher une zone humide protégée sur l'Elbe afin de mettre à la disposition d'Airbus des terrains supplémentaires sur son site de production de Hambourg.[1999]

7.154 S'agissant des autres subventions alléguées aux infrastructures, les États-Unis notent qu'ils ont présenté aux Communautés européennes avant les consultations tenues le 26 octobre 2004 des questions écrites spécifiques concernant les mesures mises en œuvre à Nordenham, Varel, Brême, Toulouse, Broughton (pays de Galles), Illescas, Puerto de Santa Maria, Puerto Real et La Rinconada.[2000] Ils notent qu'ils ont également inclus des documents ayant trait à ces autres subventions aux infrastructures dans l'exposé des éléments de preuve disponibles annexé à leur demande de consultations.[2001]

7.155 De l'avis du Groupe spécial, les "investissements publics" dont il est question dans la section 3) de la demande d'établissement d'un groupe spécial ont trait au développement, à l'élargissement et à la modernisation des installations et d'autres infrastructures *des* sociétés Airbus. Les infrastructures "*des* sociétés Airbus" sont manifestement plus limitées que les infrastructures qui pourraient d'une certaine façon *apporter des avantages* aux sociétés Airbus. Par exemple, contrairement à ce que laissent entendre les Communautés européennes, nous n'estimons pas qu'il soit plausible d'interpréter la référence aux "infrastructures des sociétés Airbus" comme englobant potentiellement les mesures liées aux infrastructures peu importantes telles qu'un nouveau panneau "stop" à proximité d'une usine Airbus. De plus, nous estimons que cette section de la demande d'établissement d'un groupe spécial, lorsqu'elle est considérée à la lumière des circonstances entourant l'affaire, indique les mesures en cause d'une manière suffisante pour énoncer clairement le problème.

> Prise en charge de la dette par les pouvoirs publics espagnols pour le compte de la société Airbus espagnole CASA (section 4) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis)

7.156 Les États-Unis informent que, bien qu'ils considèrent que leur demande dans le cadre de cette section est compatible avec les prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord, ils ont décidé de ne pas maintenir leurs allégations concernant ces mesures. En conséquence, il n'est pas nécessaire

[1996] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 56.
[1997] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 56.
[1998] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 56.
[1999] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 57; faisant référence au document WT/DSB/M/191, 28 juin 2005, paragraphe 3.
[2000] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 59. Les États-Unis soutiennent que ni les Communautés européennes, ni la France, ni l'Allemagne, ni l'Espagne, ni le Royaume-Uni n'ont dit, à l'époque, ne pas très bien savoir quelle était la nature des mesures en cause.
[2001] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 59.

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

pour le Groupe spécial d'examiner les affirmations des Communautés européennes concernant ces mesures.[2002]

> Fourniture par certains établissements de recherche allemands, français et britanniques énumérés de biens ou services liés à la R&D dans le secteur de l'aéronautique civile à Airbus (section 6) f) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis)

7.157 Les États-Unis informent que, bien qu'ils considèrent que leur demande d'établissement d'un groupe spécial pour ce qui est de ces mesures est conforme aux prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord, ils ont décidé de ne pas maintenir leurs allégations concernant ces mesures dans le présent différend.[2003] En conséquence, il n'est pas nécessaire que nous examinions les objections formulées par les Communautés européennes à l'égard de ces mesures.

7.158 En conclusion, pour les raisons indiquées ci-dessus, nous rejetons la demande de décision préliminaire des Communautés européennes visant à ce que les mesures indiquées dans les sections 6) e) et 3) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis soient exclues de notre mandat au motif que la description de ces mesures ne satisfait pas aux prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord.

[2002] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 75.
[2003] États-Unis, réponse à CE – demande initiale, paragraphe 75.

Section VII.C – Pièce jointe: Annexe A de la décision préliminaire du Groupe spécial

Mesures dont les Communautés européennes <u>conviennent</u> qu'elles sont soumises à l'article 5 de l'Accord SMC parce qu'elles <u>ont commencé à exister après le 1er janvier 1995</u>

Nature de la mesure	Montant allégué de la contribution financière	Existence – Détails
FEM pour l'A330/A340[2004]		
Allemagne	126,8 millions de DM et 66,7 millions de DM	Versés en 1995 et 1996, respectivement.
France	75,93 millions d'euros et 21,518 millions d'euros	Versés en 1995 et 1996, respectivement.
Espagne	19,28 millions d'euros	Versés en 1995.
Prêts de la BEI		
Prêt de la BEI à EADS pour la R&D relative à l'Airbus A380	700 millions d'euros	Accordé en 2002.[2005]
Prêt de la BEI à Aérospatiale pour le programme Super Transporteur (Super Transporteur A) 1993	112 614 303 euros	Certains versements ont été effectués en 1996.
Prêt de la BEI à Aérospatiale pour le programme Super Transporteur (Super Transporteur B) 1997	38 098 547 euros	Les CE disent que ce prêt n'a jamais été utilisé et a donc été annulé.[2006]

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

[2004] Sur la base de CE, réponse aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996, paragraphes 22 à 38.

[2005] Les Communautés européennes reconnaissent que ce prêt entre dans le champ d'application temporel de l'Accord SMC: *voir* CE, réponse aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996, paragraphe 39.

[2006] CE, réponse aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996, page 40. Il reste cependant dans le champ d'application temporel du différend, même d'après la définition des Communautés européennes.

Nature de la mesure	Montant allégué de la contribution financière	Existence – Détails
Infrastructure		
Soutien allégué aux infrastructures accordé par la ville de Hambourg à Airbus Deutschland		Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel de l'Accord SMC (voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 42).
Soutien allégué aux infrastructures accordé par les autorités françaises par la création du site industriel AéroConstellation à Toulouse		Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel de l'Accord SMC (voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 44).
Don du Land allemand de Basse Saxe au site d'Airbus de Nordenham (*États-Unis, PCE, paragraphe 488*)	6 millions d'euros	Don approuvé en juin 2002. Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 45.
Don de l'Assemblée galloise à BAE Systems pour les installations d'Airbus à Broughton (pays de Galles) (*États-Unis, PCE, paragraphe 490*)	19,5 millions de livres	Annonce faite le 24 septembre 2000. Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 45.
Dons régionaux des pouvoirs publics espagnols pour les installations d'EADS-CASA à Séville et à La Rinconada (*États-Unis, PCE, paragraphe 494*)	2,2 millions d'euros à EADS-CASA à Séville 814 000 euros à EADS-CASA à La Rinconada	Annonce faite en avril 2001. Les CE reconnaissent qu'ils entrent dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 45.

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

Nature de la mesure	Montant allégué de la contribution financière	Existence – Détails
Don des pouvoirs publics espagnols à Airbus España pour ses installations de Tolède (*États-Unis, PCE, paragraphe 496*)	37,9 millions d'euros	Approuvé en mars 2003. Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 45.
Don régional des pouvoirs publics espagnols pour les installations d'EADS-CASA à La Rinconada (*États-Unis, PCE, paragraphe 498*)	43,1 millions d'euros	Décret apportant approbation du don publié en juillet 2003. Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 45.
Don des pouvoirs publics espagnols pour l'usine d'EADS-CASA de Puerto de Santa Maria (*États-Unis, PCE, paragraphe 500*)	5,9 millions d'euros	Décret apportant approbation du don publié en juillet 2003. Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 45.
Don des pouvoirs publics espagnols pour les installations d'EADS/Airbus España à Puerto Real (*États-Unis, PCE, paragraphe 502*)	13,1 millions d'euros	Décret apportant approbation du don publié en juillet 2003. Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 45.
Don du gouvernement d'Andalousie pour l'usine d'EADS-CASA de Puerto de Santa Maria (*États-Unis, PCE, paragraphe 504*)	8,6 millions d'euros	Don accordé en juillet 2001. Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 45.

Nature de la mesure	Montant allégué de la contribution financière	Existence – Détails
Don du gouvernement d'Andalousie pour les installations d'EADS-CASA à Séville (*États-Unis, PCE, paragraphe 506*)	35,7 millions d'euros	Don autorisé en juillet 2002. Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 45.
Don du gouvernement d'Andalousie pour les installations d'EADS/Airbus España à Puerto Real (*États-Unis, PCE, paragraphe 508*)	17,5 millions d'euros	Don autorisé en juillet 2003. Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 2006 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 45.
Don du gouvernement de Castille-La Manche pour les installations d'Airbus España à Illescas (*États-Unis, PCE, paragraphe 510*)	7,6 millions d'euros	Don approuvé en mars 2004. Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 45.
Annulation alléguée de la dette de Deutsche Airbus par les pouvoirs publics allemands (*États-Unis, PCE, paragraphes 515 et suivants*)	Annulation d'une dette de Deutsche Airbus de 7,7 milliards de DM	Décision prise en 1998. Les CE reconnaissent qu'elle entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 46.
Transfert par les pouvoirs publics français de leur part de 45,76% de Dassault à Aérospatiale (*États-Unis, PCE, paragraphes 607 et suivants*)	Transformé en une participation au capital social de 5,28 milliards de FF	Transfert effectué en décembre 1998. Les CE reconnaissent qu'il entre dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 49.

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

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

Nature de la mesure	Montant allégué de la contribution financière	Existence – Détails
Financement de la R&D		
Mesures de soutien alléguées au titre du quatrième programme-cadre	Au moins 195,3 milliards d'euros	Les CE reconnaissent qu'elles entrent dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 51.
Mesures de soutien alléguées au titre du cinquième programme-cadre	509 millions d'euros	Les CE reconnaissent qu'elles entrent dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 51.
Mesures de soutien alléguées au titre du sixième programme-cadre	450 millions d'euros	Les CE reconnaissent qu'elles entrent dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 51.
Dons des pouvoirs publics allemands à la R&D liée à l'aéronautique civile au titre des programmes de recherche aéronautique: LuFo 1, LuFo 2 et LuFo 3. (*États-Unis, PCE, paragraphe 663*)	217 millions d'euros	1995-2007. Les CE reconnaissent qu'ils entrent dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 52.
Dons des Länder à la R&D (*États-Unis, PCE, paragraphe 667*)	44 millions d'euros	Tous sont postérieurs à 1995. Les CE disent qu'Airbus n'a bénéficié d'aucun financement de la R&T de la part de la Bavière, mais reconnaissent que les allégations elles-mêmes entrent dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 53.

Nature de la mesure	Montant allégué de la contribution financière	Existence – Détails
Financement de la R&D par les pouvoirs publics français (*États-Unis, PCE, paragraphe 678*)	262 millions d'euros	Dons effectués entre 1995 et 2005. Les CE disent que le Groupe spécial est saisi à bon droit du financement de la R&D accordé par la France entre 1995 et 2005: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 54.
R&D du Royaume-Uni (*États-Unis, PCE, paragraphe 686*) - Programme CARAD - Programme TP (établi en 2004)	28 millions de livres versés depuis 1992 5,5 millions de livres engagés depuis 2004	Les CE disent que tous les versements effectués après le 1er janvier 1995 au titre de ces programmes entrent dans le champ d'application temporel de l'article 5: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 55.
Programmes de financement de la R&D des autorités espagnoles (*États-Unis, PCE, paragraphes 692 et suivants*) - PTA (1993-2003) - PROFIT (2000-2003; 2004-2007)	Il est allégué qu'Airbus a reçu des prêts au titre du programme PTA I entre 1993 et 1998 et des prêts au titre du programme PTA II entre 1999 et 2003. Il est allégué qu'Airbus a reçu 1,5 million d'euros au titre du programme PROFIT I.	Les CE disent que les versements effectués au titre de ces programmes après le 1er janvier 1995 entrent dans le champ d'application temporel: voir CE, réponses aux questions du Groupe spécial du 8 décembre 1996 sur la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, paragraphe 56.

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

D. AUTRES QUESTIONS PRÉLIMINAIRES

1. Demande visant à obtenir des droits de tierce partie renforcés

7.159 Le 9 novembre 2005, le Brésil a présenté une demande visant à obtenir des droits de tierce partie renforcés dans le cadre de la procédure du présent Groupe spécial; des demandes analogues ont été reçues du Canada le 23 novembre 2005 et de la Corée le 13 octobre 2006. Après avoir soigneusement examiné cette question compte tenu de toutes les observations reçues des parties et tierces parties, nous avons, le 23 octobre 2006, informé les parties et tierces parties de notre décision de n'accorder de droits de tierce partie renforcés à aucune tierce partie. Nous avons indiqué dans notre communication à cette date que nous rendrions nos raisons publiques en temps voulu. Ces raisons sont exposées ci-dessous.

a) Arguments des parties et des tierces parties

7.160 Le Brésil demande à obtenir des droits de tierce partie "renforcés" dans la présente procédure y compris spécifiquement les droits suivants: 1) participer à toutes les réunions de fond du Groupe spécial avec les parties; 2) présenter des déclarations et observations orales aux réunions de fond du Groupe spécial avec les parties; 3) recevoir des copies de toutes les communications présentées au Groupe spécial, y compris des réponses aux questions posées par le Groupe spécial ou les parties; et 4) examiner le rapport intérimaire du Groupe spécial et formuler des observations y afférentes, en particulier pour ce qui est du résumé des arguments du Brésil dans le projet de partie descriptive de ce rapport.[2007]

7.161 Le Brésil fait valoir qu'il a un intérêt économique notable dans le présent différend parce qu'il est le quatrième constructeur mondial d'aéronefs. Il appelle l'attention sur le caractère unique de l'industrie aéronautique, qui développe un petit nombre de types de produits avec des coûts très élevés. De l'avis du Brésil, l'incidence des subventions incompatibles avec les règles de l'OMC sur les constructeurs d'aéronefs est plus importante que celle des subventions accordées dans d'autres secteurs. Le Brésil fait observer qu'il était partie à trois procédures antérieures de règlement des différends à l'OMC portant sur des subventions dans le secteur des aéronefs, et il fait valoir qu'il est préoccupé par l'interprétation de certaines dispositions de l'Accord SMC telles qu'elles sont appliquées au secteur des aéronefs. Le Brésil estime que l'équité fondamentale veut que des droits de tierce partie renforcés lui soient accordés dans le présent différend parce qu'en l'absence de tels droits, il ne peut pas pleinement exposer ses vues au Groupe spécial. De l'avis du Brésil, les implications systémiques de l'issue du différend pour les pays en développement devraient également être prises en considération. Enfin, le Brésil fait valoir que le fait de lui accorder les droits de tierce partie renforcés qu'il demande dans la présente affaire ne gommera pas la distinction entre les droits des parties et ceux des tierces parties.

7.162 Le Canada estime que, si le Groupe spécial décide d'accorder des droits de tierce partie renforcés au Brésil, l'équité fondamentale veut que les mêmes droits renforcés lui soient accordés.[2008] Il affirme que, comme le Brésil, il a un intérêt économique notable dans le secteur des aéronefs, et il fait observer qu'il était partie aux trois procédures antérieures de règlement des différends concernant les subventions dans le secteur des aéronefs auxquelles était aussi partie le Brésil. Dans la mesure où les constatations du présent Groupe spécial peuvent avoir des conséquences pour le développement et la production d'aéronefs civils, elles sont tout aussi susceptibles d'avoir une incidence notable sur le secteur des aéronefs du Canada qu'elles le sont d'en avoir sur celui du Brésil. Le Canada affirme en outre que, comme le Brésil, ses intérêts et ses points de vue concernant les disciplines de l'OMC

[2007] Lettre du Brésil au Groupe spécial, datée du 9 novembre 2005, paragraphe 12.
[2008] Lettre du Canada au Groupe spécial, datée du 23 novembre 2005.

régissant le secteur des aéronefs civils sont distincts de ceux des États-Unis et des Communautés européennes.

7.163 La Corée n'a pas d'objection à ce que le Groupe spécial accorde au Brésil et au Canada les droits qu'ils demandent compte tenu de leurs intérêts commerciaux et systémiques substantiels, mais elle soutient que si le Groupe spécial décidait d'accorder des droits de tierce partie renforcés au Brésil et au Canada, les mêmes droits devraient être accordés à la Corée et aux autres tierces parties pour une question de régularité de la procédure.[2009] La Corée craint qu'une application différenciée des droits de tierce partie n'aboutisse à une discrimination entre les tierces parties, ce qui aurait une incidence défavorable sur l'intégrité du système de règlement des différends de l'OMC. La Corée affirme qu'elle a des intérêts économiques importants dans le secteur des aéronefs et que par conséquent l'issue du présent différend pourrait avoir des conséquences pour elle. En outre, elle affirme avoir également un intérêt systémique notable dans le présent différend étant donné qu'elle a participé et participe actuellement, en tant que partie, à plusieurs différends relatifs aux subventions portés devant l'OMC.

7.164 Les deux parties ont demandé au Groupe spécial de rejeter les demandes de droits de tierce partie renforcés. Les Communautés européennes affirment que les droits de tierce partie renforcés ne sont justifiés que dans des circonstances très spéciales et soutiennent qu'il n'existe pas de circonstances justifiant leur octroi dans la présente affaire.[2010] Elles ne sont pas d'accord avec le Brésil lorsqu'il affirme qu'il a un intérêt économique notable dans la présente procédure et que des groupes spéciaux antérieurs ont accordé des droits de tierce partie dans de telles circonstances. De l'avis des Communautés européennes, les procédures antérieures de groupe spécial montrent qu'une tierce partie peut obtenir des droits renforcés uniquement si la mesure mise en cause a eu *une incidence économique directe* sur cette partie. Ce n'est pas le cas du Brésil dans le présent différend étant donné qu'il ne bénéficie d'aucune mesure des Communautés européennes et n'applique pas de programme similaire. Un "intérêt économique" général n'est tout simplement pas suffisant. Deuxièmement, les Communautés européennes affirment que l'octroi de droits de tierce partie renforcés au Brésil affecterait les droits des autres tierces parties. Pour assurer la régularité de la procédure, il est approprié d'accorder les mêmes droits procéduraux à toutes les tierces parties dans le présent différend. Pourtant, seul le Canada, qui a expressément subordonné sa demande à la décision du Groupe spécial d'accorder des droits de tierce partie renforcés au Brésil[2011], avait demandé des droits de tierce partie renforcés dans la présente affaire et il n'y a aucune raison d'accorder de tels droits. Troisièmement, les Communautés européennes soulignent que les droits de tierce partie renforcés sont étroitement liés à la question de l'accès à des renseignements hautement confidentiels.[2012] Étant donné que le Canada a subordonné sa demande à celle du Brésil, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de refuser l'octroi de droits de tierce partie renforcés également au Canada.

7.165 Les États-Unis affirment qu'aucune des raisons pour lesquelles des groupes spéciaux antérieurs ont octroyé des droits de tierce partie renforcés n'existe dans la présente affaire.[2013] La question de l'effet des mesures contestées n'a pas lieu d'être, étant donné que le différend ne porte pas sur l'ensemble du secteur des aéronefs, mais se limite aux subventions accordées pour le

[2009] Lettre de la Corée au Groupe spécial, datée du 13 octobre 2006.

[2010] Lettre des Communautés européennes, datée du 29 septembre 2006.

[2011] Au moment où les Communautés européennes ont déposé leur communication sur ce point, la Corée n'avait pas encore formulé sa demande. Elles n'ont cherché à verser au dossier aucune observation additionnelle sur cette question par la suite.

[2012] Au moment où les Communautés européennes ont déposé leur communication sur ce point, nous n'avions pas encore adopté de procédure pour le traitement des renseignements confidentiels dans le présent différend. Les procédures finalement adoptées, jointes à notre rapport à l'annexe E, comportent des dispositions régissant les droits de tierce partie en ce qui concerne ces renseignements.

[2013] Lettre des États-Unis, datée du 29 septembre 2006, paragraphe 18.

développement et la production des aéronefs civils gros porteurs, à savoir des aéronefs de plus de 100 sièges destinés au transport de passagers et des aéronefs cargos analogues. Les constructeurs d'aéronefs brésiliens et canadiens produisent des avions à réaction régionaux qui sont plus petits que les aéronefs civils gros porteurs et ont un rayon d'action plus faible. Il n'a pas été allégué que les avantages économiques conférés par les mesures découlaient d'un accord international ni qu'il existait une pratique antérieure pertinente dans le secteur des aéronefs. En outre, le Brésil et le Canada sont des tierces parties tout à fait ordinaires; ces pays ne sont pas parties plaignantes dans un différend concernant les mesures visées par le présent différend. Le Brésil n'allègue pas qu'il applique des mesures similaires aux mesures contestées et, en fait, souligne les différences existant entre sa situation et celle des Communautés européennes et des États-Unis. Par conséquent, le Brésil n'a aucun intérêt économique direct dans l'issue du présent différend et son intérêt en matière de politique commerciale n'est pas différent de celui de tout autre Membre concerné par l'analyse des droits et obligations des Membres au titre de l'Accord SMC. À ce titre, il n'y a aucune raison que le Groupe spécial accède aux demandes de droits de tierce partie renforcés. Les États-Unis font également observer que les Communautés européennes ont dit être disposées à autoriser le public à assister à la lecture des déclarations orales, et que les Communautés européennes comme les États-Unis ont pour pratique de mettre leurs communications à l'OMC à la disposition du public. Par conséquent, il n'est guère nécessaire de renforcer les droits des tierces parties de participer aux réunions du Groupe spécial ou de recevoir des communications. Enfin, les États-Unis rappellent la mise en garde selon laquelle il importe de veiller à ne pas gommer indûment la distinction faite dans le Mémorandum d'accord entre les parties et les tierces parties, et ils affirment que le fait d'accéder à la demande du Brésil serait incompatible avec ce principe.

b) Évaluation par le Groupe spécial

7.166 Les droits des tierces parties dans les procédures de groupe spécial sont établis par le Mémorandum d'accord aux paragraphes 2 et 3 de l'article 10 et au paragraphe 6 de l'Appendice 3. Au titre de ces dispositions, les tierces parties ont le droit de recevoir les communications présentées par les parties jusqu'à la première réunion du Groupe spécial, de présenter des communications au Groupe spécial, de présenter leurs vues au cours d'une séance de la première réunion du Groupe spécial réservée à cette fin et d'être présentes pendant toute cette séance.[2014] Il est bien établi que les groupes spéciaux ont le pouvoir discrétionnaire d'accorder des droits additionnels aux tierces parties sous réserve des prescriptions en matière de régularité de la procédure et de la nécessité de veiller à ne pas gommer indûment la distinction faite dans le Mémorandum d'accord entre les droits des parties et ceux des tierces parties.[2015] Cependant, on peut supposer que toutes les tierces parties à une procédure

[2014] Nous faisons également observer que, conformément à l'article 10:4 du Mémorandum d'accord, rien n'empêche un Membre participant en tant que tierce partie à une procédure de groupe spécial de demander l'établissement d'un autre groupe spécial pour examiner les mesures en cause.

[2015] Rapport du Groupe spécial *CE – Subventions à l'exportation de sucre (Australie)*, rapport du Groupe spécial *CE – Subventions à l'exportation de sucre (Brésil)*, rapport du Groupe spécial *CE – Subventions à l'exportation de sucre (Thaïlande)*, paragraphe 2.7; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 9; rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Conditions d'octroi de préférences tarifaires aux pays en développement* ("*CE – Préférences tarifaires*"), WT/DS246/R, adopté le 20 avril 2004, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS246/AB/R, Annexe A, paragraphe 7; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Loi antidumping de 1916* ("*États-Unis – Loi de 1916*"), WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R, adopté le 26 septembre 2000, paragraphe 150; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi antidumping de 1916, plainte des Communautés européennes* ("*États-Unis – Loi de 1916 (CE)*"), WT/DS136/R et Corr.1 adopté le 26 septembre 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R, rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi antidumping de 1916, plainte du Japon* ("*États-Unis – Loi de 1916 (Japon)*"), WT/DS162/R et Add.1, adopté le 26 septembre 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R; paragraphe 6.32; rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 154; rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à*

de groupe spécial ont un "intérêt substantiel" dans l'affaire portée devant le Groupe spécial[2016], et des droits de tierce partie additionnels n'ont jusqu'à présent été accordés dans des procédures de groupe spécial que pour des raisons spécifiques.[2017] Des groupes spéciaux antérieurs ont accordé des droits de tierce partie renforcés notamment pour les raisons suivantes: effet économique notable des mesures en cause pour certaines tierces parties[2018], importance du commerce du produit en cause pour certaines tierces parties[2019], incidence notable sur la politique commerciale que l'issue du différend pouvait avoir pour les tierces parties maintenant des mesures similaires aux mesures en cause[2020], reconnaissance par au moins une des parties du fait que des droits de tierce partie renforcés devraient être accordés[2021], allégations selon lesquelles les mesures en cause découlaient d'un accord international auquel certaines tierces parties étaient parties[2022], octroi précédemment à des tierces parties de droits renforcés dans des procédures de groupe spécial liées[2023], et certaines considérations d'ordre pratique découlant du fait qu'une tierce partie était partie à une procédure de groupe spécial parallèle.[2024]

7.167 Dans la présente affaire, le Brésil ne nous a pas présenté de raisons similaires à l'appui de sa demande de droits de tierce partie renforcés. Comme cela a été noté, les demandes du Canada et de la Corée sont subordonnées à la décision du Groupe spécial d'accéder à la demande du Brésil et elles ne contiennent aucun argument additionnel à l'appui. Nous admettons que le Brésil et le Canada ont un intérêt dans le secteur des aéronefs, mais nous estimons que cet intérêt est insuffisant pour justifier l'octroi de droits de tierce partie renforcés.[2025] Aucun de ces deux pays ne construit d'aéronefs civils

---

l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par l'Équateur ("*CE – Bananes III (Équateur)*"), WT/DS27/R/ECU, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R, rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par le Guatemala et le Honduras* ("*CE – Bananes III (Guatemala et Honduras)*"), WT/DS27/R/GTM, WT/DS27/R/HND, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R, rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par le Mexique* ("*CE – Bananes III (Mexique)*"), WT/DS27/R/MEX, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R, rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par les États-Unis* ("*CE – Bananes III (États-Unis)*"), WT/DS27/R/USA, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R, paragraphe 7.9.

[2016] L'article 10:2 du *Mémorandum d'accord* indique que l'expression "tierce partie" est utilisée dans tout le *Mémorandum d'accord* pour faire référence à un Membre qui aura "un intérêt substantiel" dans une affaire portée devant un groupe spécial et qui en aura informé l'ORD.

[2017] Rapports du Groupe spécial *États-Unis – Loi de 1916*, paragraphe 6.33.

[2018] Rapports du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.8; rapport du Groupe spécial *CE – Préférences tarifaires*, Annexe A, paragraphe 7. *Voir aussi* les rapports du Groupe spécial *CE – Subventions à l'exportation de sucre*, paragraphe 2.5.

[2019] Rapports du Groupe spécial *CE – Subventions à l'exportation de sucre*, paragraphe 2.5.

[2020] Rapport du Groupe spécial *CE – Préférences tarifaires*, Annexe A, paragraphe 7.

[2021] Rapports du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.8.

[2022] Rapports du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.8.

[2023] Rapports du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.8.

[2024] Rapport du Groupe spécial *Mesures communautaires concernant les viandes et les produits carnés (hormones), plainte déposée par le Canada* ("*CE – Hormones (Canada)*"), WT/DS48/R/CAN, adopté le 13 février 1998, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R, paragraphe 8.17.

[2025] Le Brésil fait observer qu'il construit des aéronefs, même si ce ne sont pas les LCA en cause dans le présent différend, et estime qu'il a un intérêt économique notable dans le "secteur des aéronefs" (lettre du Brésil au Groupe spécial, datée du 9 novembre 2005, paragraphe 6), que toutes constatations concernant les dispositions pertinentes de l'Accord SMC "se rapportant au secteur des aéronefs" présentent nécessairement un intérêt économique direct et substantiel pour lui (*ibid.*, paragraphe 6), que les subventions ayant des effets de distorsion des échanges dans le "secteur des aéronefs" sont nettement plus importantes que l'incidence de politiques similaires dans d'autres branches de production (*ibid.*, paragraphe 7), et que l'interprétation de

gros porteurs, et aucun des deux n'a allégué qu'il avait des intérêts commerciaux dans les aéronefs civils gros porteurs, par exemple en tant que fournisseur des producteurs d'aéronefs civils gros porteurs. Le Brésil n'a pas allégué que les aéronefs régionaux produits au Brésil étaient en concurrence avec les aéronefs civils gros porteurs, ni qu'il maintenait des mesures similaires aux mesures en cause dans le présent différend. Au contraire, il allègue qu'il n'accorde pas de subventions pour le développement et la construction de nouveaux aéronefs.[2026] Le Brésil a certes été partie, comme plaignant ou comme défendeur, à plusieurs différends portés devant l'OMC concernant le secteur des aéronefs, mais ces différends concernaient un produit – les aéronefs régionaux – et des mesures qui ne sont pas en cause dans le présent différend. Le Brésil n'a pas expliqué comment, à la lumière de ce qui précède, les mesures en cause avaient pour lui un effet notable sur le plan de l'économie ou de la politique commerciale. Nous admettons que le Brésil a un intérêt systémique général dans l'interprétation de l'Accord SMC, mais cela ne le distingue pas des autres Membres de l'OMC, qu'ils soient ou non tierces parties au présent différend. Enfin, les deux parties sont d'accord pour dire que des droits de tierce partie renforcés ne sont pas justifiés en l'espèce.

7.168 Nous rejetons donc la demande du Brésil visant à obtenir des droits de tierce partie "renforcés" dans la présente procédure, ainsi que les demandes du Canada et de la Corée.[2027]

2. Décision concernant le bon défendeur

7.169 Le Groupe spécial prend note de la lettre des Communautés européennes datée du 23 mai 2008, dans laquelle celles-ci lui demandent de "décider, avant la remise d'un rapport intérimaire, qui est le bon défendeur dans le présent différend".[2028] Le Groupe spécial note que cette demande porte une fois de plus devant lui une question qui a été soulevée pour la première fois en 2005 au cours de la procédure de collecte de renseignements au titre de l'Annexe V et dont le Groupe spécial a aussi été saisi à ce moment-là. Les Communautés européennes déclarent qu'elles "ont toujours souligné que le seul bon défendeur dans la présente affaire était les Communautés européennes, qui se représentaient elles-mêmes dans cette procédure (et qu'il n'était donc pas correct de parler des Communautés européennes "représentant" leurs États membres)".[2029] Les Communautés européennes "craignent que l'identité du défendeur, et au bout du compte l'identité de l'entité à

---

l'Accord SMC "tel qu'il est appliqué au secteur des aéronefs" peut affecter la manière dont le Brésil et d'autres Membres appliquent les disciplines pertinentes de l'Accord SMC au "secteur des aéronefs civils" (*ibid.*, paragraphe 8). Le Canada formule des allégations similaires. Lettre du Canada au Groupe spécial, datée du 23 novembre 2005. La Corée allègue d'une manière générale l'existence d'"intérêts économiques importants dans le secteur des aéronefs", mais n'affirme pas avoir des activités de construction de LCA. Lettre de la Corée au Groupe spécial, datée du 13 octobre 2006.

[2026] Lettre du Brésil au Groupe spécial, datée du 9 novembre 2005, paragraphe 7.

[2027] Le Brésil a demandé au Groupe spécial de lui accorder le droit de tierce partie "renforcé" "d'examiner le rapport intérimaire du Groupe spécial et de formuler des observations y afférentes, en particulier pour ce qui est du résumé des arguments du Brésil dans le projet de partie descriptive de ce rapport". Dans l'affaire *CE – Bananes III*, le Groupe spécial a fait référence au fait que "conformément à l'usage" les tierces parties avaient la possibilité d'examiner le texte provisoire du résumé de leurs arguments figurant dans la partie descriptive du rapport (rapports du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.9). Dans la mesure où le Brésil demande simplement au Groupe spécial de lui permettre d'examiner le résumé de ses arguments figurant dans des sections descriptives du projet de rapport du Groupe spécial et de formuler des observations y afférentes, le Groupe spécial ne voit aucune raison de déroger à l'usage en vigueur dans les procédures de groupe spécial à l'OMC. Nous notons que, si tant les États-Unis que les Communautés européennes s'opposent à la demande du Brésil visant à obtenir des droits de tierce partie renforcés, les États-Unis estiment que "la possibilité de formuler des observations concernant la description de leurs arguments dans le projet de partie descriptive du rapport" est "un droit habituellement accordé aux tierces parties, et non un "droit renforcé"". (Lettre des États-Unis au Groupe spécial, datée du 29 septembre 2006, note de bas de page 20).

[2028] Lettre des Communautés européennes du 23 mai 2008.

[2029] *Id.*

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

laquelle des recommandations pourraient ou non être adressées, ne donne lieu à une ambiguïté juridique notable, susceptible d'avoir des effets défavorables pour les intérêts des Communautés européennes".[2030]

7.170 Nous rappelons que le 12 octobre 2004, les États-Unis ont déposé une demande d'ouverture de consultations "avec les gouvernements de l'Allemagne, de la France, du Royaume-Uni et de l'Espagne (les "États membres") et avec les Communautés européennes ("CE"), … au sujet des mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs".[2031] La demande d'établissement du présent Groupe spécial qui a suivi disait que "les États-Unis {avaient} tenu des consultations avec les Communautés européennes et les États membres le 4 novembre 2004. Ces consultations {avaient} apporté quelques éclaircissements utiles, mais n'[avaient] malheureusement pas permis de régler le différend".[2032] Les allégations formulées dans cette demande portent, entre autres, sur les subventions alléguées fournies par les gouvernements de l'Allemagne, de la France, de l'Espagne et du Royaume-Uni, et par les CE.

7.171 Lorsque des questions concernant le rôle des États membres dans le présent différend se sont posées pour la première fois au cours de la procédure au titre de l'Annexe V, les États-Unis ont fait observer que leur demande d'établissement d'un groupe spécial:

> "était adressée aux quatre États membres à titre individuel en tant que Membres de l'OMC à part entière, et {que} les CE {avaient} insisté pour représenter les intérêts de ces États dans le différend jusqu'à présent … Si les CE ne sont pas en mesure de représenter les États membres dans la présente procédure au titre de l'Annexe V, les États-Unis demandent au facilitateur d'adresser les questions concernant les mesures des États membres (de même que toute correspondance et toutes communications ultérieures concernant ces mesures) directement aux États membres qui, il faut le rappeler, sont des Membres de l'OMC à part entière".[2033]

Les Communautés européennes ont répondu qu'elles "n'{avaient} jamais dit qu'elles "représentaient" leurs États membres mais assumaient dans les présentes procédures l'entière responsabilité des actions de leurs États membres et fourniraient dans toute la mesure du possible les documents qui étaient dûment demandés, où qu'ils se trouvent …" ajoutant qu'elles souhaitaient que l'expression "et certains États membres" soit supprimée dans l'intitulé du différend.[2034]

7.172 Le 23 novembre 2005, les Communautés européennes ont demandé au Groupe spécial que le présent différend soit intitulé "Communautés européennes – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs" (DS316) pour rendre compte du fait qu'elles "étaient le seul défendeur".[2035] En réponse, les États-Unis ont répété qu'ils avaient:

> "demandé l'ouverture de consultations, et l'établissement d'un groupe spécial, en ce qui concerne les gouvernements de l'Allemagne, de la France, de l'Espagne et du Royaume-Uni, en plus des CE. Par conséquent, les cinq Membres de l'OMC sont à bon droit les défendeurs dans le présent différend. Bien que les CE représentent les

[2030] *Id.*
[2031] États-Unis, demande de consultations.
[2032] États-Unis, demande d'établissement d'un groupe spécial.
[2033] Lettre des États-Unis du 3 octobre 2005.
[2034] Lettre des Communautés européennes du 6 octobre 2005.
[2035] Lettre des Communautés européennes du 23 novembre 2005.

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

> intérêts de leurs États membres dans le différend, cela ne modifie pas le statut juridique de ces États membres en tant que défendeurs".[2036]

Les États-Unis ont également fait observer que bien qu'ils aient "adressé leurs communications de manière à respecter le souhait des CE d'agir comme représentant des États membres, {ils} ont à plusieurs reprises au cours de la procédure au titre de l'Annexe V dit clairement que leurs questions s'adressaient aussi bien aux États membres qu'aux CE". En réponse, les Communautés européennes ont déclaré ce qui suit:

> "Il est entièrement faux d'affirmer que les Communautés européennes "représentent" leurs États membres dans ce différend ou que ces États membres ont le statut de défendeur. Les violations qui sont alléguées par les États-Unis ont toutes trait à des questions dont les Communautés européennes assument l'entière responsabilité dans le cadre de l'OMC et les Communautés européennes sont, par conséquent, le seul bon défendeur."[2037]

Les Communautés européennes ont ajouté qu'elles "comprendraient parfaitement que le Groupe spécial ne souhaite pas prendre position sur cette question immédiatement, d'autant plus que cela pourrait ne pas être nécessaire aux fins du règlement du différend.[2038] Le Groupe spécial n'a pris aucune décision en ce qui concerne la demande des Communautés européennes.

7.173 Depuis cet échange de vues en 2005, de même que précédemment, ce sont les Communautés européennes qui ont présenté toutes les communications et déclarations dans le présent différend au Groupe spécial. Des représentants des États membres des CE en question (France, Allemagne, Espagne et Royaume-Uni) étaient présents aux deux réunions que le Groupe spécial a tenues avec les parties, et à la réunion qu'il a tenue avec les tierces parties, mais n'ont pas pris la parole ni présenté de communication.[2039] Outre les représentants des Communautés européennes et les conseillers externes, des représentants de ces quatre États membres ont été désignés comme "personnes habilitées" ayant accès aux renseignements commerciaux confidentiels et aux renseignements commerciaux extrêmement sensibles communiqués dans le présent différend, conformément aux procédures adoptées par le Groupe spécial à cet égard. Des personnes désignées comme "personnes habilitées" ont contacté le Secrétariat pour avoir accès aux renseignements confidentiels communiqués dans le présent différend conformément aux procédures applicables, mais n'ont à aucun moment adressé des communications ou des représentations sur le fond au Groupe spécial. Il est donc clair pour nous que, quels que soient les intérêts des quatre États membres dans le présent différend, ils n'ont entrepris aucune action pour faire connaître ces intérêts directement au Groupe spécial.[2040]

7.174 Le 23 mai 2008, comme nous l'avons noté ci-dessus, les Communautés européennes ont demandé au Groupe spécial de résoudre la "question en suspens" de savoir "qui était le bon défendeur dans le présent différend".[2041] Fondamentalement, à notre avis, il n'y a pas de question à résoudre.

[2036] Lettre des États-Unis du 9 décembre 2005.

[2037] Lettre des Communautés européennes du 13 décembre 2005.

[2038] *Id.*

[2039] Par exemple, sur la "liste de la délégation des CE" communiquée au Groupe spécial avant la première réunion figurent des représentants de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et du Royaume-Uni, ainsi que des représentants d'autres États membres des Communautés européennes qui étaient également présents à la réunion.

[2040] Bien entendu, nous ne savons pas quel a pu être leur rôle dans le cadre des préparatifs de la présente procédure. Cependant, nous ne jugeons pas cela pertinent pour la question dont nous sommes saisis. Pour nous, il s'agit plutôt d'un problème strictement interne entre les Communautés européennes et les gouvernements de leurs États membres, à savoir la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni.

[2041] Lettre des Communautés européennes du 23 mai 2008.

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

Les États-Unis ont demandé l'ouverture de consultations et l'établissement du présent Groupe spécial en établissant des allégations relatives, entre autres, aux subventions alléguées accordées par les Communautés européennes et par les pouvoirs publics de chacun des quatre États membres, à savoir la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni, subventions dont ils allèguent qu'elles causent des effets défavorables pour leurs intérêts. Les cinq sont des Membres de l'OMC à part entière, avec tous les droits et obligations que cela entraîne, y compris l'obligation de répondre aux allégations formulées contre eux par un autre Membre de l'OMC.[2042] L'Organe de règlement des différends a établi le présent Groupe spécial sur la base de la demande des États-Unis, définissant notre mandat, qui comprend donc des allégations contre les cinq Membres de l'OMC identifiés par les États-Unis dans leur demande. Le fait que quatre de ces Membres soient des États membres des Communautés européennes, lesquelles sont elles-mêmes Membre de l'OMC, n'affecte pas leur statut individuel en tant que Membres de l'OMC contre lesquels un autre Membre, les États-Unis, a formulé des allégations de violation de diverses dispositions des Accords de l'OMC. Décider de se présenter et de défendre activement leurs intérêts devant le Groupe spécial, indépendamment des actions des Communautés européennes, est une question qui relève entièrement du pouvoir discrétionnaire de ces quatre Membres de l'OMC, sous réserve des obligations qu'entraîne leur statut d'État membre des Communautés européennes. Ces obligations n'affectent cependant pas leur statut dans le présent différend.

7.175 Nous notons que les Communautés européennes ont informé le Groupe spécial, le 8 juillet 2008, que "les quatre États membres auxquels les États-Unis faisaient référence partage{aient} le point de vue des Communautés européennes selon lequel ils n'{étaient] pas les bonnes parties au présent différend – et qu'ils ont agi en conséquence".[2043] La position des quatre États membres, et des Communautés européennes, à cet égard, ne modifie pas nos conclusions. Pas plus que le fait, affirmé par les Communautés européennes, que la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni ont "agi en conséquence" de leur propre initiative, et/ou conformément à la position des Communautés européennes quant à leur statut. En tant que Membres de l'OMC, cités dans les demandes de consultations et d'établissement du présent Groupe spécial comme ayant violé diverses dispositions des Accords de l'OMC, ils sont défendeurs dans le présent différend. Les Communautés européennes ont indiqué au Groupe spécial que "les violations qui {étaient} alléguées par les États-Unis {avaient} toutes trait à des questions dont les Communautés européennes assum{aient} l'entière responsabilité dans le cadre de l'OMC ..."[2044] Cependant, il n'en découle pas, comme l'affirment les Communautés européennes, que celles-ci sont le seul "bon défendeur".[2045] Quelle que soit la responsabilité que les Communautés européennes assument s'agissant des actions de leurs États membres, cela ne diminue pas les droits et obligations de ces derniers en tant que Membres de l'OMC, mais constitue une question interne ayant trait aux relations entre les Communautés européennes et leurs États membres.

[2042] Nous reconnaissons que l'article IX:1 de l'Accord de Marrakech limite le nombre cumulé des voix des Communautés européennes et de leurs États membres, dans le cas où la décision sur une question est prise par un vote des Membres de l'OMC. Cette disposition est selon nous dénuée de pertinence pour nos conclusions dans la présente affaire.

[2043] Observations des Communautés européennes sur les observations des États-Unis sur les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, 8 juillet 2008, paragraphe 94. Nous prenons note de la suggestion des États-Unis selon laquelle nous devrions ne pas tenir compte de cette partie de la communication des Communautés européennes parce qu'elle "n'entre pas dans le champ des observations que le Groupe spécial a sollicitées". Lettre des États-Unis du 9 juillet 2008. À strictement parler, cela est vrai, mais nous prenons néanmoins note de ces observations, ainsi que des lettres ultérieures des deux parties sur ce point. Nous ne sommes pas disposés à ne pas tenir compte de communications pertinentes concernant une question qui appelle une action ou une décision de notre part. Cela serait, selon nous, incompatible avec nos obligations relatives au règlement du présent différend.

[2044] Lettre des Communautés européennes du 13 décembre 2005.

[2045] *Id.*

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

7.176 Le fait que les États membres contre lesquels les États-Unis ont formulé des allégations ont choisi de ne pas participer directement au présent différend en présentant des déclarations orales et des communications écrites n'affecte pas leurs droits ou leur statut en tant que parties défenderesses dans le présent différend. De même, le fait que ce soit les Communautés européennes qui ont présenté toutes les communications dans le présent différend n'affecte pas les droits et le statut des quatre États membres en tant que parties défenderesses dans le présent différend.[2046] Il appartient à tout Membre de l'OMC de décider de la manière dont il participe à une procédure de règlement des différends. Nous n'avons pas besoin de décider et ne déciderons pas si les Communautés européennes "représentent" les États membres dans le présent différend au sens formel. L'intitulé du différend n'a pas non plus de signification juridique pour ce qui est des droits et obligations des Membres contre lesquels des allégations sont formulées, ou en ce qui concerne leur participation individuelle ou directe au différend.[2047]

[2046] Ainsi, par exemple, les quatre États membres pourront, s'ils le souhaitent, formuler des observations sur le rapport intérimaire du Groupe spécial lorsqu'il aura été remis aux parties. Jusqu'à présent, le Groupe spécial n'a pas communiqué directement avec les États membres, partant du principe que les Communautés européennes leur transmettaient ses communications dans la mesure où cela était nécessaire et pertinent, coordonnaient leur participation au présent différend et communiquaient leurs préoccupations au Groupe spécial. Si cela n'est pas le cas, les États membres sont libres de demander au Groupe spécial de fournir des copies du rapport intérimaire directement à leurs représentants, compte tenu des limitations imposées par les procédures spéciales concernant les renseignements confidentiels applicables dans la présente affaire. Comme cela a été noté ci-dessus, la manière dont un Membre de l'OMC décide de participer à une procédure de règlement des différends à l'OMC relève entièrement, du point de vue des Accords de l'OMC, de son pouvoir discrétionnaire même si, bien entendu, il peut être soumis à des obligations ne relevant pas de l'OMC, comme celles qui peuvent exister entre les Communautés européennes et leurs États membres.

[2047] Dans ce contexte, nous notons qu'il n'existe pas de pratique constante en ce qui concerne l'intitulé des différends portant sur des mesures prises par les Communautés européennes et/ou un ou plusieurs de leurs États membres. Il n'est pas inhabituel que, dans un différend, seules les Communautés européennes soient citées, même si les allégations concernent une mesure d'un seul État membre, tandis que d'autres différends citent uniquement l'État membre concerné alors que les organes des Communautés européennes participent activement au différend. *Voir*, par exemple, l'affaire DS7 – *Communautés européennes – Désignation commerciale des pectinidés* (concernant une mesure de la France, solution convenue d'un commun accord notifiée par le Canada et la Commission européenne); l'affaire DS83 – *Danemark – Mesures affectant les moyens de faire respecter les droits de propriété intellectuelle* (concernant le manquement allégué du Danemark à l'obligation de prévoir la possibilité d'appliquer des mesures provisoires dans le contexte des procédures civiles concernant des droits de propriété intellectuelle, solution convenue d'un commun accord notifiée par les États-Unis, le Danemark et la Commission européenne); l'affaire DS86 – *Suède – Mesures affectant les moyens de faire respecter les droits de propriété intellectuelle* (concernant le manquement allégué de la Suède à l'obligation de prévoir la possibilité d'appliquer des mesures provisoires dans le contexte des procédures civiles concernant des droits de propriété intellectuelle, solution convenue d'un commun accord notifiée par les États-Unis, la Commission européenne et la Suède); l'affaire DS124 – *Communautés européennes – Moyens de faire respecter les droits de propriété intellectuelle pour les films et les programmes de télévision* (concernant le fait que la Grèce ne fait pas respecter les droits de propriété intellectuelle, solution convenue d'un commun accord notifiée par les États-Unis et la Commission européenne); l'affaire DS125 – *Grèce – Moyens de faire respecter les droits de propriété intellectuelle pour les films et les programmes de télévision* (solution convenue d'un commun accord notifiée par les États-Unis, la Grèce et la Commission européenne); l'affaire DS135 – *Communautés européennes – Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant* (concernant des mesures imposées par la France, communications présentées par les Communautés européennes); l'affaire DS210 – *Belgique – Application de mesures établissant les droits de douane applicables au riz* (solution convenue d'un commun accord notifiée par les États-Unis et la Commission européenne); l'affaire DS291 – *Communautés européennes – Mesures affectant l'approbation et la commercialisation des produits biotechnologiques*, rapport du Groupe spécial (concernant des mesures prises par les Communautés européennes et leurs États membres affectant les importations de produits agricoles et alimentaires, communications présentées par les Communautés européennes); l'affaire DS301 – *Communautés européennes – Mesures affectant le commerce*

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

7.177 Enfin, nous prenons note de la déclaration des Communautés européennes selon laquelle

> "{s}i le Groupe spécial, en dépit de la position des quatre États membres et des arguments des Communautés européennes, décide d'adresser des recommandations à ces quatre États membres, il s'ensuit logiquement que ces derniers seraient habilités à défendre leurs intérêts individuellement, entre autres en formulant des observations sur le rapport intérimaire. En outre, la France et l'Espagne demanderaient à recevoir le rapport intérimaire en français et en espagnol, respectivement."[2048]

Quelle que soit l'étendue du droit d'un Membre de l'OMC à participer à une procédure de règlement des différends dans la langue de travail de l'OMC de son choix, selon nous, ce n'est pas un droit qui peut être exercé dans le présent différend à ce stade avancé de la procédure. Comme nous l'avons fait observer plus haut, ce sont les Communautés européennes qui ont fait toutes les communications et représentations tout au long de la présente procédure, tant au cours de la procédure au titre de l'Annexe V que devant le présent Groupe spécial. Toutes ces communications et représentations ont été faites en anglais – il n'y a eu aucune demande de traduction ni aucune demande d'interprétation au cours des réunions du Groupe spécial avec les parties et les tierces parties. Le Groupe spécial a communiqué avec les parties et les tierces parties exclusivement en anglais. La nécessité de fournir le rapport intérimaire dans les trois langues de travail de l'OMC retarderait notablement la présente procédure qui, compte tenu du nombre et de la complexité des allégations, ainsi que du volume de documents présenté, a déjà été bien plus longue que d'ordinaire dans le système de règlement des différends de l'OMC. Nous estimons que cette situation est analogue à celle examinée dans l'affaire *États-Unis – Loi de 2000 sur la compensation pour continuation du dumping et maintien de la subvention*[2049], dans laquelle l'Organe d'appel a constaté que le droit pour le Groupe spécial de remettre des rapports distincts, explicitement prévu à l'article 9:2 du Mémorandum d'accord, n'était pas absolu et a conclu que le Groupe spécial dans cette affaire n'avait pas agi d'une manière incompatible avec l'article 9:2 en rejetant une demande de rapports distincts qui n'avait pas été présentée à temps.[2050] Nous estimons de même que la demande des Communautés européennes en l'espèce n'a pas été faite à temps. En outre, nous notons que la demande des Communautés européennes en l'espèce ne concerne pas un droit explicitement prévu par le Mémorandum d'accord ni par une quelconque autre disposition des Accords de l'OMC et est, de toute manière, subordonnée à la question de savoir si nous adressons des recommandations aux États membres concernés par le présent différend, décision qui ne sera connue que lorsque nous aurons achevé notre processus de prise de décisions. En outre, les Membres dont il est affirmé qu'ils seraient mieux à même d'exercer leur droit de défendre leurs intérêts s'ils recevaient une traduction de notre rapport intérimaire n'ont jusqu'à présent pas participé directement au différend ni n'ont présenté, même maintenant, de demande directement au Groupe spécial. Compte tenu de ce qui précède, nous rejetons donc la

---

des navires de commerce (concernant certaines mesures prises par les Communautés européennes et leurs États membres, communications présentées par les Communautés européennes).

À notre connaissance il n'existe pas de différend comportant des allégations formulées contre les Communautés européennes et un ou plusieurs de leurs États membres dans lequel l'État membre a fait des communications et des représentations distinctes de celles des Communautés européennes ou en sus de celles des Communautés européennes. Il n'existe pas non plus à notre connaissance d'affaire dans laquelle une question comme celle dont nous sommes saisis a été soulevée.

[2048] Observations des Communautés européennes sur les observations des États-Unis sur les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, 8 juillet 2008, paragraphe 95.

[2049] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Loi de 2000 sur la compensation pour continuation du dumping et maintien de la subvention* ("*États-Unis – Loi sur la compensation (Amendement Byrd)*"), WT/DS217/AB/R, WT/DS234/AB/R, adopté le 27 juin 2003.

[2050] *Id.*, paragraphe 314.

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

demande conditionnelle des Communautés européennes visant à obtenir des versions traduites du rapport intérimaire.

E. QUESTION DE SAVOIR SI LES MESURES CONTESTÉES SONT DES SUBVENTIONS SPÉCIFIQUES AU SENS DES ARTICLES 1ER ET 2 DE L'ACCORD SMC

1. Identité du bénéficiaire des subventions alléguées et transmission, extinction et extraction des subventions

a) Introduction

7.178 Les Communautés européennes estiment que l'allégation d'effets défavorables des États-Unis dans le présent différend ne peut pas être retenue parce que les États-Unis n'ont pas démontré qu'Airbus SAS, l'entité juridique responsable du développement et de la construction des LCA d'Airbus depuis 2001, a bénéficié ou continue de bénéficier d'un grand nombre des subventions alléguées qui font l'objet de la plainte des États-Unis.[2051] Les Communautés européennes avancent trois axes d'argumentations à l'appui de cette opinion.

7.179 Premièrement, les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas établi que les avantages allégués conférés par diverses contributions financières obtenues par des entités autres qu'Airbus SAS et ses filiales avant 2001 "ont été transmis" à Airbus SAS. De l'avis des Communautés européennes, il appartient aux États-Unis de démontrer de manière affirmative, dans le cadre de leurs éléments *prima facie*, comment l'avantage conféré par de telles contributions financières "a été transmis" à Airbus SAS. Les Communautés européennes soutiennent que, en l'absence d'une telle démonstration, aucune des contributions financières en cause ne peut être considérée comme ayant conféré un avantage à Airbus SAS et que ces contributions devraient donc être exclues du champ de l'analyse des effets défavorables effectuée par le Groupe spécial.

7.180 Deuxièmement, les Communautés européennes estiment que certaines transactions portant sur les parts du partenaire d'Airbus, Aérospatiale, de la société mère d'Airbus SAS, la European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS), et d'Airbus SAS ont "éteint" tous avantages dont il pourrait être dit qu'ils sont revenus à Airbus SAS s'agissant des subventions reçues par des entités autres qu'Airbus SAS et ses filiales.[2052]

7.181 Troisièmement, les Communautés européennes affirment que deux transactions particulières au cours desquelles des "liquidités" ont été versées aux actionnaires de certains partenaires d'Airbus dans le contexte du regroupement des entités d'Airbus Industrie dans le cadre d'EADS en 2000 ont "extrait" une partie correspondante de l'avantage conféré par les contributions financières alléguées accordées à ces partenaires spécifiques d'Airbus, ce qui a également "éteint" une partie de toutes subventions dont Airbus SAS pourrait bénéficier actuellement. Les Communautés européennes font valoir qu'il est également possible de considérer les "extractions" de liquidités comme des retraits de subventions conformément aux articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC.

7.182 Avant de passer à l'évaluation de ces trois axes d'argumentation, nous pensons qu'il est utile de décrire les formes d'organisation industrielle utilisées par les différents partenaires d'Airbus depuis qu'Airbus Industrie a été créée en 1970 pour développer et construire les LCA d'Airbus.

[2051] CE, PCE, paragraphes 42, 161, 162 et 194; CE, PDONC, paragraphes 28 à 32; Communautés européennes, déclaration orale non confidentielle à la deuxième réunion du Groupe spécial (ci-après "CE, DDONC"), paragraphes 50 à 76.

[2052] CE, DDONC, paragraphe 56.

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

7.183 Avant 2001, il n'existait pas d'entité juridique unique produisant la famille des LCA d'Airbus en tant que "produit", ni d'ailleurs l'un quelconque des LCA d'Airbus qui font l'objet du présent différend. 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 d'Airbus), opérant en vertu d'un arrangement de partenariat dans le cadre de l'entité française, Airbus GIE.[2053] Le consortium Airbus Industrie a été créé à l'origine en 1970 entre le constructeur aéronautique français, Aérospatiale Société Nationale Industrielle (Aérospatiale)[2054] et le constructeur aéronautique allemand, Deutsche Airbus GmbH (Deutsche Airbus).[2055] Le constructeur aéronautique espagnol, Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), est devenu membre du consortium en 1971.[2056] British Aerospace Corporation, un constructeur aéronautique britannique**,** a par la suite rejoint le consortium en 1979.[2057] Dans le cadre de cet arrangement de partenariat, les partenaires d'Airbus en France, en

[2053] Airbus Industrie GIE était enregistrée en droit français en tant que "*Groupement d'intérêt économique*". Un GIE est en droit français une personne morale dont le statut permet à ses membres de mener collectivement certaines activités économiques tout en conservant leur identité juridique distincte, et qui n'a pas de but lucratif. Un GIE a une personnalité juridique distincte de celle de ses membres, bien qu'à d'autres égards, il ressemble à un partenariat. Ainsi, les bénéfices et les pertes d'Airbus Industrie sont répartis entre les partenaires d'Airbus en fonction de leurs droits de participation. *Voir* le rapport du Groupe spécial du GATT, *Programme d'assurance contre le risque de change mis en place par l'Allemagne pour Deutsche Airbus* ("*CEE – Airbus*"), 4 mars 1992, non adopté, SCM/142, paragraphe 2.6.

[2054] Aérospatiale a été créée en 1970 par la fusion de trois sociétés aéronautiques françaises, Sud Aviation, Nord Aviation et 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 1998 pour former Aérospatiale-Matra SA (Aérospatiale-Matra). L'État français a vendu certaines de ses parts dans Aérospatiale-Matra dans le cadre d'une émission publique d'actions en 1999. En 2000, Aérospatiale-Matra 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'Aérospatiale-Matra 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 Aérospatiale-Matra; CE, PCE, paragraphes 52 et 53.

[2055] 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); pièce EC-26. MBB détenait à l'origine 60 pour cent des parts de Deutsche Airbus, et Dornier et VFW 20 pour cent 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, de Hambourg et de Brême détenaient 52,3 pour cent du capital de MBB; Monopolkommission, *Zusammenschlussvorhaben der Daimler Benz AG mit der Messerschmitt-Bolkow-Blohm GmbH,* Sondergutachten 18, 1989 (ci-après "rapport de la *Monopolkommission*"), pièce US-30, paragraphe 138. 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 pour cent de Dasa depuis 1992. En 2000, Dasa a fusionné avec Aérospatiale-Matra 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; CE, PCE, paragraphes 54 à 56.

[2056] CASA a été créée en 1923. Elle était la plus grosse entreprise espagnole du secteur de l'industrie aérospatiale et de la défense. CASA était détenue à 99 pour cent par la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), une société holding publique 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; CE, PCE, paragraphes 57 et 58.

[2057] 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. Le Royaume-Uni a vendu 51,57 pour cent de ses parts dans British Aerospace PLC dans le cadre d'une

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

Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni produisaient des parties spécifiques des LCA d'Airbus qui étaient ensuite assemblées en France par Aérospatiale.[2058] L'entité Airbus 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. En 2000, les partenaires d'Airbus ont regroupé leurs activités relatives aux LCA dans le cadre d'EADS. Pour ce regroupement, chacun des partenaires français, allemand et espagnol d'Airbus 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 pour cent de la nouvelle entreprise EADS, en échange de parts d'EADS représentant les valeurs convenues des transferts correspondants des partenaires d'Airbus.[2059] 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.[2060] Enfin, en 2006, EADS a acheté la participation de 20 pour cent que détenait BAE Systems dans Airbus SAS, et Airbus SAS est devenue une filiale à 100 pour cent d'EADS. L'historique du consortium Airbus Industrie et des mesures juridiques par lesquelles les activités relatives aux LCA réalisées par les partenaires d'Airbus dans le cadre d'Airbus Industrie ont été regroupées dans le cadre d'EADS puis réorganisées dans le cadre d'Airbus SAS (en tant que filiale à 100 pour cent d'EADS) est exposé dans la pièce jointe à la section VII.E.l après le paragraphe 7.289.

7.184 Dans l'évaluation qui suit, nous utilisons l'expression "Airbus Industrie" pour désigner le consortium Airbus tel qu'il fonctionnait entre 1970 et 2001; c'est-à-dire les quatre partenaires d'Airbus: Aérospatiale (par la suite Aérospatiale Matra), Deutsche Airbus[2061], CASA et British

---

émission publique d'actions 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 pour cent des parts d'Airbus SAS. CE, PCE, paragraphes 59 à 61.

[2058] 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 train avant et la trappe de train d'atterrissage pour la famille A300/A310 ainsi que les portes passagers pour la famille A330/A340; *voir* Aérospatiale-Matra Offering Memorandum, 25 mai 1999, pièce EC-53, pages 90 et 91.

[2059] Ces filiales sont Airbus France SAS, Airbus Deutschland GmbH et Airbus España SL.

[2060] 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 d'Airbus dans Airbus GIE.

[2061] Deutsche Airbus AG était une filiale de MBB jusqu'à la fusion de cette dernière avec la filiale de Daimler-Benz, Deutsche Aerospace AG (Dasa) en 1992, après quoi elle est devenue une filiale indirecte de Daimler-Benz. Bien que Dasa ait à l'origine été créée sous le nom Deutsche Aerospace AG en 1989, elle a été rebaptisée Daimler-Benz Aerospace AG en 1995, puis DaimlerChrysler Aerospace AG en 1998 (après la fusion

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

Aerospace (par la suite BAE Systems), et Airbus GIE *collectivement*. Lorsque nous nous référons à Airbus GIE en tant qu'entité distincte des partenaires d'Airbus, nous utilisons l'expression "Airbus GIE".

b) "Transmission"

i) Arguments des parties

Communautés européennes

7.185 De l'avis des Communautés européennes, les États-Unis n'ont pas établi que bon nombre des subventions alléguées "apportaient en fait un avantage au seul producteur communautaire de LCA, Airbus SAS".[2062] Les Communautés européennes soutiennent que "les États-Unis avancent des allégations contre "Airbus", qu'ils définissent comme étant Airbus SAS, société qui n'existe que depuis juillet 2001".[2063] De l'avis des Communautés européennes, étant donné qu'Airbus SAS n'existe que depuis 2001, les subventions dont il est allégué qu'elles ont été accordées avant cette date ne peuvent en aucun cas avoir été accordées à Airbus SAS. Les Communautés européennes reconnaissent qu'il est possible que des subventions accordées aux producteurs précédents de LCA dans les Communautés européennes (et aux sociétés qui leur étaient liées), et aux sociétés liées à Airbus SAS, *puissent* conférer un avantage pertinent à Airbus SAS; cependant, elles soutiennent que cela doit être démontré d'une manière affirmative.[2064] Elles font valoir que les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments *prima facie* parce qu'ils n'ont pas montré que les subventions alléguées accordées pour les activités relatives aux LCA d'Airbus aux partenaires d'Airbus ou à Airbus GIE avant 2001 "ont été transmises" à Airbus SAS lorsque les partenaires d'Airbus ont restructuré leurs relations et établi Airbus SAS en 2001. Les Communautés européennes allèguent que les États-Unis n'ont donc pas fourni d'éléments *prima facie* en ce qui concerne les allégations portant sur les points suivants:

a) "'L'aide au lancement"/"le financement des États membres" accordé aux entités ci-après: Airbus France SAS (pour l'A380); Airbus Deutschland GmbH (pour l'A380); EADS Airbus S.L. (pour l'A380); BAE Systems (pour l'A380); Aérospatiale (pour l'A340-500/600); CASA (pour l'A340-500/600); et Aérospatiale (pour l'A330-200)[2065];

b) les prêts pour le développement de nouveaux modèles de LCA d'Airbus accordés par la Banque européenne d'investissement (BEI) à divers partenaires d'Airbus entre 1988 et 1993[2066];

c) le soutien à la recherche et au développement technologique (R&DT) accordé à "Airbus" et aux "consortiums de recherche Airbus" dans le cadre des deuxième, troisième, quatrième, cinquième et sixième programmes-cadres des Communautés

---

de Daimler-Benz AG et de Chrysler Corporation). Nous désignons cette entité sous l'appellation de "Dasa" tout au long du présent rapport.

[2062] CE, PDONC, paragraphe 28.

[2063] CE, PCE, paragraphe 194

[2064] CE, PDONC, paragraphe 31.

[2065] CE, PDONC, paragraphe 67.

[2066] CE, PCE, paragraphes 1056 à 1059. Les prêts de la BEI en question sont ceux accordés: à Aérospatiale en 1993 pour le programme Super Transporteur; à Aérospatiale en 1988 et 1992 pour la production de l'A330/340; à British Aerospace en 1988 et 1989 pour l'A320; à British Aerospace en 1990 et 1991 pour l'A330/340; à CASA en 1989 et 1990 pour l'A320 et l'A330/340; et à Airbus GIE en 1990 pour l'A321.

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

européennes, dans lesquels les entités participantes étaient des entités autres qu'Airbus SAS et ses filiales[2067];

d) le soutien à la R&DT accordé par les pouvoirs publics fédéraux allemands et par les gouvernements de la Bavière, de Hambourg et de Brême à des entités autres qu'Airbus Allemagne, qui est la filiale pertinente d'Airbus SAS[2068];

e) le financement de la R&DT accordé par les pouvoirs publics français entre 1986 et 2005 à des entités autres qu'Airbus France qui est la seule filiale pertinente d'Airbus SAS[2069];

f) les augmentations de capital réalisées par l'État français dans Aérospatiale entre 1987 et 1994 et le transfert par l'État français de sa participation dans Dassault Aviation à Aérospatiale en 1998[2070]; et

g) la liquidation en 1998 des obligations de paiement non honorées de Deutsche Airbus à l'égard des pouvoirs publics fédéraux allemands, l'investissement en 1989 de la KfW dans Deutsche Airbus, et le transfert en 1992 de la participation de la KfW dans Deutsche Airbus à MBB.[2071]

7.186 Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis ont la charge d'établir, dans le cadre de leurs éléments *prima facie*, que les subventions alléguées accordées aux bénéficiaires dans le cadre des transactions susmentionnées "apportent actuellement des avantages à Airbus SAS ou ont un lien de causalité quelconque avec les effets défavorables dont ils allèguent l'existence".[2072] De l'avis des Communautés européennes, cette prescription découle de l'obligation prévue à l'article 5 de l'Accord SMC de ne pas causer d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres. Les Communautés européennes font valoir que les "effets défavorables" visés par les articles 5 et 6 sont définis comme des types particuliers de tort en matière de concurrence que *la subvention a pour effet* de causer et qui sont transmis par les *produits* de la société bénéficiaire.[2073] De l'avis des Communautés européennes, cela explique pourquoi l'Organe d'appel a déclaré qu'une condition préalable à la constatation de l'existence d'un lien de causalité était que la subvention contestée devait en fait apporter un avantage au produit identifié par le Membre plaignant comme étant subventionné.[2074] Dans le contexte du présent différend, les Communautés européennes font valoir que les États-Unis sont donc tenus d'établir i) que les subventions alléguées sont accordées, ou "transmises" à Airbus SAS, qui est l'entité développant, produisant et vendant actuellement des LCA, et ii) que les mesures contestées apportent des avantages aux produits subventionnés considérés.[2075]

[2067] Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de ne pas tenir compte des dons accordés à des entités autres qu'Airbus SAS, Airbus Allemagne, Airbus France, Airbus Espagne et Airbus Royaume-Uni dans le cadre des deuxième, troisième, quatrième, cinquième et sixième programmes-cadres; CE, PCE, paragraphes 1233 à 1242.

[2068] CE, PCE, paragraphes 1253 à 1272.

[2069] CE, PCE, paragraphe 1276.

[2070] CE, PCE, paragraphe 1109.

[2071] CE, PCE, paragraphes 1172, 1173, 1203 et 1212.

[2072] CE, PCE, paragraphe 194; CE, DCE, paragraphe 89.

[2073] CE, réponse à la question n° 121 du Groupe spécial, paragraphe 375.

[2074] CE, réponse à la question n° 121 du Groupe spécial, paragraphe 375, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 4.72.

[2075] CE, PCE, paragraphe 1172; CE, PDONC, paragraphe 116; CE, réponse à la question n° 121 du Groupe spécial, paragraphe 375.

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

États-Unis

7.187 Les États-Unis font valoir que le concept de "transmission" ne s'applique pas aux circonstances particulières en cause dans le présent différend. Selon eux, la "transmission" est un concept qui s'applique, par exemple, dans le contexte d'un droit compensateur, lorsqu'il s'agit d'établir le taux de subventionnement *ad valorem* précis qui apporte des avantages au bénéficiaire afin qu'un droit neutralisant ou "compensateur" puisse être imposé sur les importations des produits du bénéficiaire.[2076] Les États-Unis estiment également que le concept de transmission s'applique dans le contexte d'une allégation au titre de la Partie III de l'Accord SMC dans des circonstances dans lesquelles une subvention est accordée directement à une entité qui ne produit pas (et qui n'est pas liée à une entité qui produit) le produit dont il est allégué qu'il contribue à causer des effets défavorables. Dans un tel cas, il serait nécessaire de montrer que la subvention "a été transmise" au producteur du produit en cause, afin de démontrer que le produit en cause est un "produit subventionné".[2077]

7.188 De l'avis des États-Unis, la seule base sur laquelle les Communautés européennes s'appuient pour faire valoir que l'existence d'une "transmission" doit être démontrée dans le présent différend est que le cadre juridique dans lequel les LCA d'Airbus étaient produits a fait l'objet d'une restructuration, passant d'un consortium à une société en commandite par actions.[2078] Les États-Unis soutiennent que rien dans le texte de l'article 5 n'exige qu'un Membre plaignant montre que les subventions accordées aux producteurs du produit en cause continuent d'apporter des avantages (ou sont "transmises") à une nouvelle personne morale issue de la restructuration et rationalisation par les producteurs bénéficiaires de leurs relations juridiques existantes.[2079]

7.189 Les États-Unis font valoir que, aux fins de la détermination de l'existence d'une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC, "rien n'a changé" avec la création d'Airbus SAS. Les subventions qui avaient été accordées aux partenaires d'Airbus en tant que membres du consortium Airbus Industrie apportaient un avantage pour le développement et la production de divers modèles de LCA d'Airbus qui continuaient d'être produits et vendus par Airbus SAS.[2080] De l'avis des États-Unis, la réorganisation en 2000 des activités relatives aux LCA d'Airbus des quatre partenaires d'Airbus et d'Airbus GIE dans le cadre d'EADS, et l'intégration ultérieure de ces activités dans le cadre d'Airbus SAS en 2001, ne nécessitent pas une analyse de la "transmission".

ii) Évaluation par le Groupe spécial

7.190 Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les États-Unis contestent certaines mesures accordées "aux sociétés Airbus" qu'ils ont définies comme incluant:

> "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

[2076] États-Unis, réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, paragraphe 110.
[2077] États-Unis, réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, paragraphe 111.
[2078] États-Unis, réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, paragraphe 112.
[2079] États-Unis, réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, paragraphe 114.
[2080] États-Unis, réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, paragraphe 118.

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

> France S.A.S., Airbus UK Limited, European Defence and Space Company ("EADS"), et BAe Systems."[2081]

7.191 Dans leurs communications, les États-Unis indiquent qu'ils utilisent le terme "Airbus" pour faire référence "indifféremment aux différentes sociétés Airbus".[2082] Nous ne sommes donc pas d'accord avec les Communautés européennes pour dire que "les États-Unis avancent des allégations contre "Airbus", qu'ils définissent comme étant Airbus SAS".[2083] Il ressort clairement de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis que les allégations des États-Unis dans le présent différend concernent des mesures accordées "aux sociétés Airbus", expression qui pour eux désigne non seulement Airbus SAS, mais également "la société qui l'a précédée, Airbus GIE, et les sociétés affiliées actuelles et précédentes" d'Airbus SAS et d'Airbus GIE.

7.192 Les États-Unis présentent leurs allégations en se fondant sur le fait que le "produit subventionné" en cause dans le présent différend est la famille des LCA d'Airbus.[2084] Nous estimons que le "producteur" de ce produit subventionné avant 2001 était le consortium Airbus Industrie; *c'est-à-dire chacun des* partenaires d'Airbus et leurs sociétés affiliées respectives, *et* Airbus GIE. Nous fondons notre conclusion sur le fait que, entre 1970 et 2001, les LCA d'Airbus ont été produits par un consortium de constructeurs aéronautiques européens (les partenaires d'Airbus) dont les activités relatives aux LCA étaient intégrées dans le cadre d'Airbus GIE.[2085] En d'autres termes, chacun des partenaires d'Airbus était, par sa participation au consortium Airbus Industrie, un constructeur de LCA d'Airbus. Sur la base de ce qui précède, nous estimons qu'aux fins de notre analyse des allégations des États-Unis dans le présent différend, une contribution financière accordée à un partenaire d'Airbus ou une entité affiliée, ou à Airbus GIE, en relation avec le développement et/ou la production d'un LCA d'Airbus, confère potentiellement un avantage au consortium Airbus Industrie, en tant que "producteur" des LCA d'Airbus. D'ailleurs, nous ne croyons pas comprendre que les Communautés européennes soutiennent le contraire.

7.193 Les Communautés européennes font néanmoins valoir que les États-Unis doivent démontrer que les contributions financières qui ont conféré un avantage au consortium Airbus Industrie (c'est-à-dire les contributions financières accordées à l'un des partenaires d'Airbus, ou l'une de leurs sociétés affiliées ou à Airbus GIE) *confèrent actuellement un avantage à Airbus SAS*. De l'avis des Communautés européennes, "il existe une prescription liminaire voulant que le Membre plaignant établisse que les *producteurs* dont il est allégué qu'ils sont la source des effets défavorables bénéficient effectivement d'une subvention".[2086] Les Communautés européennes font par conséquent valoir que les États-Unis doivent établir que les subventions alléguées qui ont été accordées au consortium Airbus Industrie "ont été transmises" à Airbus SAS, la seule entité produisant actuellement les LCA d'Airbus dans les Communautés européennes. Nous avons déjà rejeté la tentative des Communautés européennes visant à décrire les allégations des États-Unis comme étant limitées aux subventions accordées à Airbus SAS, au lieu d'Airbus SAS et la société qui l'a précédée, Airbus GIE, et leurs sociétés affiliées respectives. Il nous faudra bien entendu être convaincus que toutes subventions dont nous pourrons constater l'existence subventionnent effectivement les LCA d'Airbus afin de pouvoir constater que les effets de ces subventions sont les diverses formes d'effets défavorables allégués. Cependant, nous ne pensons pas que les articles 5 et 6 de l'Accord SMC exigent que l'existence d'un lien de causalité soit démontrée par le type d'analyse de la "transmission" qui a été appliqué par les groupes spéciaux dans le contexte spécifique de la Partie V de l'Accord

---

[2081] WT/DS316/2, 3 juin 2005.
[2082] États-Unis, PCE, paragraphe 44.
[2083] CE, PCE, paragraphe 194.
[2084] *Voir* la section VII.F.4 du présent rapport.
[2085] CE, PCE, paragraphe 45.
[2086] CE, DDONC, paragraphe 20 (pas d'italique dans l'original).

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

SMC. Nous ne pensons pas non plus qu'une analyse de la "transmission" soit nécessaire dans les circonstances en cause ici; à savoir lorsque le bénéficiaire direct de la contribution financière est le producteur du produit subventionné.

7.194 La question de savoir s'il est nécessaire de procéder à une analyse de la "transmission" en droit de l'OMC s'est déjà posée dans des situations où une contribution financière était accordée à une entité pour un produit mais où l'"avantage" était, selon les allégations, conféré à une *entité non liée* produisant un *produit différent*. Il a été estimé que l'article VI:3 du GATT et la note de bas de page 36 relative à l'article 10 de l'Accord SMC exigeaient de l'autorité chargée de l'enquête en matière de droits compensateurs qu'elle procède à une analyse de la transmission lorsque le bénéficiaire de la subvention n'était pas le producteur du produit faisant l'objet de l'enquête, mais le producteur d'un produit en amont dans le processus de production du produit faisant l'objet de l'enquête.[2087] Le différend *États-Unis – Bois de construction résineux IV* portait sur les droits compensateurs perçus par les États-Unis sur les importations de bois d'œuvre résineux, y compris le bois ayant subi une nouvelle ouvraison, en provenance du Canada pour neutraliser les subventions accordées aux exploitants forestiers pour les activités de récolte du bois (c'est-à-dire l'intrant pour la production de bois d'œuvre). L'Organe d'appel a confirmé les constatations du Groupe spécial selon lesquelles l'article 10 de l'Accord SMC et l'article VI:3 du GATT exigeaient de l'USDOC qu'il procède à une analyse de la transmission lorsqu'une subvention était reçue par un producteur d'un intrant et que le produit importé faisant l'objet de l'enquête en matière de droits compensateurs était un produit différent en aval, produit par un producteur non lié utilisant l'intrant subventionné.[2088] Nous notons que l'obligation de procéder à une analyse de la transmission dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* a pour source l'article VI:3 du GATT et l'article 10 de l'Accord SMC, dispositions de la Partie V de l'Accord SMC qui ne sont pas directement pertinentes pour notre examen des allégations des États-Unis dans le présent différend.[2089]

7.195 Plus récemment, dans l'affaire *Mexique – Huile d'olive*, autre différend portant sur les dispositions de la Partie V de l'Accord SMC, le Groupe spécial a rejeté un argument selon lequel chaque fois qu'une quelconque transaction était réalisée dans des conditions de pleine concurrence entre des entreprises non liées de la chaîne de production d'un produit importé faisant l'objet d'une enquête en matière de droits compensateurs, une analyse de la transmission devait être effectuée.[2090] Le Groupe spécial dans l'affaire *Mexique – Huile d'olive* a noté que, l'Organe d'appel ayant constaté, dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, que lorsqu'un produit utilisé comme intrant et un produit plus ouvré étaient l'un et l'autre couverts par la définition du produit faisant l'objet de l'enquête en matière de droits compensateurs, une analyse de la transmission n'était *pas* requise

[2087] Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Droits compensateurs sur la viande de porc fraîche, réfrigérée et congelée en provenance du Canada* ("*États-Unis – Viande de porc canadienne*"), adopté le 11 juillet 1991, IBDD, S38/32; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Détermination finale en matière de droits compensateurs concernant certains bois d'œuvre résineux en provenance du Canada* ("*États-Unis – Bois de construction résineux IV*"), WT/DS257/R, adopté le 17 février 2004, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS257/AB/R.

[2088] 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* ("*États-Unis – Bois de construction résineux IV*"), WT/DS257/AB/R, adopté le 17 février 2004, paragraphe 167. L'Organe d'appel a infirmé la constatation du Groupe spécial selon laquelle le fait que l'USDOC n'avait pas procédé à une analyse de la transmission en ce qui concerne les ventes de bois d'œuvre effectuées dans des conditions de pleine concurrence par des exploitants/scieries titulaires d'une concession à des entreprises de nouvelle ouvraison non apparentées était incompatible avec les articles 10 et 32.1 de l'Accord SMC et l'article VI:3 du GATT de 1994.

[2089] *Voir aussi* le rapport du Groupe spécial *Mexique – Mesures compensatoires définitives visant l'huile d'olive en provenance des Communautés européennes* ("*Mexique – Huile d'olive*"), WT/DS341/R, adopté le 21 octobre 2008, paragraphe 7.142.

[2090] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*, paragraphe 7.143.

même si les producteurs des produits respectifs n'étaient *pas liés* et exerçaient leurs activités dans des conditions de pleine concurrence, alors *a fortiori* la simple existence d'une transaction réalisée entre des entreprises dans des conditions de pleine concurrence en ce qui concerne le produit visé par l'enquête à un moment quelconque entre la réception de la subvention et l'exportation de la marchandise ne devrait pas, en soi, entraîner l'obligation d'effectuer une analyse de la transmission au titre de l'article VI:3 du GATT de 1994 et de l'article 10 de l'Accord SMC.[2091]

7.196 Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, différend portant sur les dispositions de la Partie III de l'Accord SMC, le Groupe spécial a rejeté l'argument des États-Unis selon lequel le Brésil devait établir la proportion précise dans laquelle les subventions accordées par les États-Unis pour la production de "coton upland" étaient effectivement "transmises" à l'exportateur, une fois le "coton upland" transformé et vendu, avant qu'il ne fasse l'objet d'échanges commerciaux.[2092] Le Groupe spécial a estimé que, compte tenu des différences textuelles entre la Partie III et la Partie V de l'Accord SMC, les principes de la "transmission" développés dans le contexte de la Partie V de l'Accord SMC n'étaient pas directement applicables à son examen du préjudice grave au titre des articles 5 c) et 6.3 c) de l'Accord SMC.[2093] L'Organe d'appel a constaté que le Groupe spécial n'avait pas fait erreur dans son évaluation du montant des subventions aux fins de son analyse au titre de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.[2094] L'Organe d'appel a dit ce qui suit:

> "Comme nous l'avons déjà indiqué, la prescription énoncée à l'article VI:3 du GATT de 1994 et à l'article 19.4 de l'Accord SMC selon laquelle les droits compensateurs imposés sur un produit doivent se limiter au montant de la subvention versée pour ce produit n'a pas d'équivalent dans les dispositions relatives aux subventions pouvant donner lieu à une action et aux mesures correctives pertinentes prévues dans la Partie III de l'Accord SMC. La nécessité de procéder à une analyse de la "transmission" au titre de la Partie V de l'Accord SMC n'est donc pas d'une importance capitale pour évaluer un empêchement notable de hausses de prix au titre de l'article 6.3 c) de la Partie III de l'Accord SMC. Néanmoins, nous reconnaissons que le "produit subventionné" doit être dûment identifié aux fins de l'évaluation d'un empêchement notable de hausses de prix au titre de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC. Et s'il est constaté qu'en fait les versements contestés ne subventionnent pas ce produit, cela peut compromettre la conclusion selon laquelle la subvention a pour effet un empêchement notable de hausses de prix sur le marché pertinent."[2095]

7.197 Nous croyons comprendre que l'Organe d'appel veut dire que, pour démontrer l'existence d'un lien de causalité au titre de l'article 6 (à savoir, dans ce différend, qu'une subvention dont il a été constaté qu'elle existait avait pour effet d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable, au sens de l'article 6.3 c)), il est nécessaire de lier la subvention au produit dont il est allégué qu'il contribue à causer le préjudice grave. Dans des situations dans lesquelles une subvention est accordée directement à une entité qui ne produit pas, et n'est pas liée à une entité qui produit, le produit dont il est allégué qu'il contribue à causer le préjudice grave, une partie plaignante devra démontrer de quelle manière un tel produit est en fait subventionné, aux fins de l'analyse du lien de causalité au titre de l'article 6.

[2091] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*, paragraphe 7.143. Le Groupe spécial a également estimé qu'il n'était pas nécessaire d'identifier le ou les bénéficiaires particuliers de l'avantage ni la manière particulière dont une subvention était accordée pour déterminer qu'un "avantage" avait été conféré, et que par conséquent une subvention existait, au sens de l'article 1.1 b); paragraphe 7.152.

[2092] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1180.

[2093] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1181.

[2094] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 473.

[2095] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 472.

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

7.198 En faisant valoir qu'"on ne {pouvait} pas supposer que des subventions versées à des entités qui n'exist{aient} plus et *a fortiori* ne construis{aient} ni ne vend{aient} plus de LCA apport{aient} des avantages à Airbus SAS", les Communautés européennes demandent fondamentalement au Groupe spécial de traiter le consortium Airbus Industrie (et les diverses entités juridiques qui le composaient) comme un producteur de LCA d'Airbus distinct d'Airbus SAS. Cela ne nous est pas possible.

7.199 Nous reconnaissons que la modification de la structure juridique du producteur de LCA d'Airbus, qui d'un *groupement d'intérêt économique* est devenu une *société par actions simplifiée*, est importante d'un point de vue juridique en ce qui concerne le droit des sociétés. Les droits et obligations juridiques des partenaires d'Airbus (et de leurs propriétaires respectifs) ont changé, passant de ceux de constructeurs aéronautiques et membres d'un consortium à ceux d'actionnaires d'une société cotée en bourse (EADS) qui, par l'intermédiaire de sa filiale Airbus SAS, possédait les actifs relatifs aux LCA et réalisait les activités relatives aux LCA des anciens partenaires d'Airbus et d'Airbus GIE. Cependant, en nous fondant sur les réalités économiques de la production des LCA d'Airbus, nous estimons que le consortium Airbus Industrie (c'est-à-dire chacun des partenaires d'Airbus, leurs sociétés affiliées respectives et Airbus GIE) est le *même producteur* de LCA d'Airbus qu'Airbus SAS. À cet égard, nous rappelons que, en réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes ont indiqué que tous les actifs d'exploitation relatifs aux LCA et toutes les activités de conception, de construction et de commercialisation relatives aux LCA des anciens partenaires d'Airbus et d'Airbus GIE étaient groupés dans le cadre d'Airbus SAS et de ses filiales.[2096] De plus, en accordant l'autorisation de fusion pour le projet de regroupement d'Aérospatiale-Matra, de Dasa et de CASA en vue de la création d'EADS, la Commission européenne a dit que, selon elle, rien n'indiquait que cette opération affecterait la *qualité ou la nature du contrôle* d'Airbus Industrie ni qu'elle aurait une incidence sur la répartition des tâches entre les partenaires d'Airbus.[2097]

7.200 En d'autres termes, aux fins de notre analyse des allégations des États-Unis au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC, nous ne considérons pas que les modifications de la structure d'entreprise du producteur des LCA d'Airbus soient telles qu'elles exigent que les États-Unis démontrent, dans le cadre de leurs éléments *prima facie*, l'existence d'une "transmission" à l'entité Airbus SAS des avantages conférés par les contributions financières qui avaient été accordées au consortium Airbus Industrie. Si nous constatons que l'une quelconque des contributions financières alléguées accordées au consortium Airbus Industrie a conféré un avantage au sens de l'article 1.1 b), et constitue donc une subvention, nous serons convaincus que ces subventions subventionnent effectivement les LCA d'Airbus aux fins de notre analyse des effets défavorables au titre des articles 5 et 6.

7.201 Nous passons maintenant aux arguments des Communautés européennes selon lesquels diverses transactions ont néanmoins eu pour effet d'"éteindre" une partie de toutes subventions alléguées dont nous pourrions par ailleurs constater qu'elles ont été accordées à Airbus SAS.

[2096] CE, réponse à la question n° 81 du Groupe spécial, paragraphe 165.

[2097] European Commission, Merger Procedure Article 6(2) Decision, Case No. COMP/M.1745 – EADS, 11 mai 2000, pièce US-479, paragraphe 16.

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

c) Extinction de l'avantage

i) Arguments des parties

Communautés européennes

7.202 Les Communautés européennes soutiennent que, tout à fait indépendamment de la question qu'elles définissent comme étant celle de la "transmission", elles ont démontré que "la plupart" des subventions alléguées en cause dans le présent différend "ont été éteintes, remboursées, retirées ou extraites au cours d'une série de transactions effectuées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande", ce qui a fait qu'Airbus SAS "ne bénéficie pas actuellement de subventions qui pourraient causer les effets défavorables allégués par les États-Unis".[2098]

7.203 De l'avis des Communautés européennes, les groupes spéciaux de l'OMC et l'Organe d'appel ont toujours dit clairement qu'on pouvait présumer que tout avantage qui aurait pu être conféré par une contribution financière (et par conséquent une subvention réputée exister) était "éteint" aux fins de l'Accord SMC lorsque l'entreprise bénéficiaire (ou des segments de cette entreprise) était vendue "dans des conditions de pleine concurrence" et à la "juste valeur marchande".[2099] À cet égard, les Communautés européennes font référence aux rapports des Groupes spéciaux 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* en indiquant qu'elles établissent le "principe" selon lequel il est présumé que la vente d'une société dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande "supprime tout avantage conféré par les subventions antérieures" pour l'acheteur de cette société.[2100] Bien que les affaires susmentionnées portent sur des déterminations en matière de droits compensateurs contestées au titre de la Partie V de l'Accord SMC, les Communautés européennes font valoir que le "principe d'extinction" énoncé dans ces affaires est fondé sur la définition d'une "subvention" figurant à l'article 1.1, et qu'il est donc tout aussi pertinent pour la Partie III de l'Accord SMC que pour la Partie V.[2101] Tout en reconnaissant que les affaires susmentionnées portaient sur la privatisation d'entreprises publiques, les Communautés européennes font valoir qu'une déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* étend l'application du principe aux ventes entre parties privées.[2102]

[2098] CE, PCE, paragraphes 196 et 197; DCE, paragraphe 90.

[2099] CE, PCE, paragraphe 198. De l'avis des Communautés européennes, ce "principe" "découle du principe de l'"avantage pour le bénéficiaire"" et fait partie de la définition d'une "subvention" énoncée à l'article 1.1; CE, DDONC, paragraphe 59; réponse à la question n° 197 du Groupe spécial, paragraphe 222.

[2100] CE, PCE, paragraphes 198 à 202; réponse à la question n° 197 du Groupe spécial, paragraphe 223; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Imposition de droits compensateurs sur certains produits en acier au carbone, plomb et bismuth laminés à chaud originaires du Royaume-Uni* ("*États-Unis – Plomb et bismuth II*"), WT/DS138/R et Corr.2, adopté le 7 juin 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS138/AB/R; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des Communautés européennes* ("*États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*"), WT/DS212/R, adopté le 8 janvier 2008, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS212/AB/R; 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* ("*États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – Communautés européennes)*"), WT/DS212/RW, adopté le 27 septembre 2005.

[2101] CE, réponse à la question n° 197 du Groupe spécial, paragraphe 222.

[2102] CE, PCE, paragraphes 213 à 215; réponse à la question n° 197 du Groupe spécial, paragraphe 223. Les Communautés européennes soutiennent également que le Groupe spécial de la mise en conformité dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – Communautés européennes)* a établi le principe selon lequel une vente partielle (et non complète) d'une société

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

7.204 En se fondant sur le principe d'"extinction" dont elles font valoir qu'il a été établi dans les affaires susmentionnées, et dont elles affirment qu'il s'étend aux ventes entre parties privées, les Communautés européennes font valoir que les opérations suivantes: i) la vente par l'État français de parts d'Aérospatiale-Matra dans le cadre d'une émission publique d'actions en 2000; ii) le regroupement des actifs et activités relatifs aux LCA des partenaires d'Airbus pour constituer EADS et l'émission publique d'actions d'EADS en 2000; iii) les ventes sur le marché de parts d'EADS par divers actionnaires d'EADS (y compris l'État français) entre 2001 et 2006; et iv) la vente par BAE Systems de sa participation dans Airbus SAS à EADS en 2006, ont chacun "éteint" effectivement une partie des subventions dont bénéficie actuellement Airbus SAS. Les transactions spécifiques dont les Communautés européennes allèguent qu'elles ont abouti à l'"extinction" d'une partie des subventions accordées à Airbus SAS sont énumérées ci-dessous[2103]:

Date	Transaction	Pourcentage vendu	Pourcentage de l'avantage éteint
1999 et 2000	Privatisation alléguée d'Aérospatiale par le regroupement d'Aérospatiale et de Matra Hautes Technologies pour constituer Aérospatiale-Matra et vente au public par l'État français d'une partie de ses actions d'Aérospatiale-Matra	50%	Extinction de 50% de l'avantage apporté à Aérospatiale
2000	Regroupement d'Aérospatiale-Matra, Dasa et CASA pour constituer EADS et émission publique d'actions d'EADS[2104]	16,42%	Extinction de 16,42% de l'avantage apporté à EADS
2001	Ventes sur le marché par Lagardère et l'État français de leurs participations directes respectives dans EADS	3%	Extinction de 3% de l'avantage apporté à EADS
2004	Vente à terme couverte par DaimlerChrysler de sa participation directe dans EADS	2,75%	Extinction de 2,20% de l'avantage apporté à Airbus SAS
2006	Vente à terme irrévocable par DaimlerChrysler de sa participation indirecte dans EADS	7,5%	Extinction de 6% de l'avantage apporté à Airbus SAS (80% de 7,5%)
2006	Émission par Lagardère d'actions échangeables (convertibles en participation indirecte dans EADS à échéance fixe)	2,5% (2007) 2,5% (2008) 2,5% (2009)	Extinction de 6% de l'avantage apporté à Airbus SAS (80% de 7,5%)
2006	Exercice d'une option de vente et vente par BAE Systems de sa participation de 20% dans Airbus SAS à EADS	20%	Extinction de 20% de l'avantage apporté à Airbus SAS

pouvait supprimer une partie correspondante de la subvention; CE, PCE, paragraphes 216 à 219; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – Communautés européennes)*, paragraphes 7.88 à 7.176.

[2103] CE, réponse à la question n° 111 du Groupe spécial, paragraphe 316.

[2104] Le regroupement des partenaires français, allemand et espagnol d'Airbus pour constituer EADS a été précédé par l'"extraction" de liquidités par DaimlerChrysler (en tant que propriétaire de Dasa) et par l'État espagnol (en tant que propriétaire de CASA). Les Communautés européennes font valoir que ces "extractions de liquidités" ont éteint (ou constitué un remboursement de) la partie des avantages conférés par les subventions obtenues par Dasa et CASA respectivement. Les arguments relatifs à l'"extraction" sont examinés séparément dans la section VII.E.1 e) ci-dessous.

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

États-Unis

7.205 De l'avis des États-Unis, l'argument des Communautés européennes concernant l'"extinction" repose sur une tentative erronée d'établir une analogie entre les transactions susmentionnées et les transactions en cause dans les affaires *États-Unis – Plomb et bismuth II* et *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*. Les États-Unis font valoir que les transactions identifiées par les Communautés européennes comme "éteignant" une partie des avantages conférés par toutes subventions dont bénéficie actuellement Airbus SAS sont dépourvues de certaines, voire de la totalité, des caractéristiques essentielles pour les constatations relatives à l'extinction des subventions dans ces affaires.[2105] Les États-Unis font observer que les affaires *États-Unis – Plomb et bismuth II* et *États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des CE* avaient trait aux effets de privatisations complètes sur la mesure dans laquelle des subventions accordées à des entreprises avant leur privatisation pouvaient être compensées au titre de la Partie V de l'Accord SMC.[2106] De l'avis des États-Unis, une caractéristique essentielle des privatisations en cause dans ces différends était qu'elles comportaient le transfert de la totalité ou de l'essentiel de la participation de l'État dans une entité à un acheteur dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, y compris un transfert de contrôle complet.

7.206 Deuxièmement, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes ne prennent pas en considération l'importance du fait que les affaires qu'elles invoquent à l'appui du "principe" d'extinction portaient sur des réexamens de déterminations en matière de droits compensateurs effectués par une autorité chargée de l'enquête au titre de la Partie V de l'Accord SMC.[2107] De l'avis des États-Unis, les Communautés européennes n'ont pas tenu compte des différences de nature entre un examen dans un différend portant sur des droits compensateurs au titre de la Partie V de l'Accord SMC et un différend au titre de la Partie III de l'Accord SMC.[2108]

7.207 Plus spécifiquement, les États-Unis font observer qu'une autorité chargée de l'enquête dans une procédure en matière de droits compensateurs est tenue de déterminer si une subvention pouvant donner lieu à des mesures compensatoires existe et, si oui, quel est le montant de la subvention à neutraliser par des droits compensateurs. En revanche, un groupe spécial chargé d'un différend au titre de la Partie III de l'Accord SMC est tenu de déterminer si le Membre défendeur, en recourant à des subventions, a causé des effets défavorables pour les intérêts du Membre plaignant.[2109] Les États-Unis soutiennent que, même à supposer (pour les besoins de l'argumentation) qu'une transaction puisse aboutir à ce qu'une subvention accordée précédemment ne puisse plus donner lieu à une mesure compensatoire aux fins de la Partie V de l'Accord SMC, cela ne signifie pas nécessairement qu'elle ne peut plus causer d'effets défavorables au titre de la Partie III de l'Accord SMC.[2110]

7.208 Les États-Unis estiment en outre que les arguments des Communautés européennes concernant l'"extinction" et l'"extraction" des subventions alléguées sont totalement dénués de pertinence pour les arguments des États-Unis relatifs au lien de causalité.[2111] De l'avis des États-Unis, leur argumentation relative au lien de causalité est essentiellement que les subventions alléguées dans le présent différend (à savoir l'AL/FEM, ainsi que d'autres subventions) faussent le marché des LCA: i) en rendant possible le lancement de modèles de LCA qui n'auraient pas pu être lancés autrement; ii) en permettant à Airbus d'investir dans le lancement de multiples LCA plus rapidement qu'elle

[2105] États-Unis, réponse à la question n° 56 du Groupe spécial, paragraphe 321.
[2106] États-Unis, réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, paragraphe 121.
[2107] États-Unis, réponse à la question n° 56 du Groupe spécial, paragraphe 322.
[2108] États-Unis, réponse à la question n° 56 du Groupe spécial, paragraphe 323.
[2109] États-Unis, réponse à la question n° 56 du Groupe spécial, paragraphe 342.
[2110] États-Unis, réponse à la question n° 56 du Groupe spécial, paragraphe 343.
[2111] États-Unis, réponse à la question n° 169 du Groupe spécial, paragraphe 221.

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

n'aurait pu le faire autrement; et iii) en permettant à Airbus d'utiliser ses fonds limités pour réduire les prix de modèles de LCA déjà lancés.[2112] Par conséquent, de l'avis des États-Unis, à tout moment, l'incidence des subventions alléguées inclut à la fois i) l'existence de modèles de LCA d'Airbus qui n'auraient pas été lancés par le passé sans les subventions alléguées; et ii) l'incidence actuelle des subventions qui sont accordées à présent pour le développement de nouveaux modèles de LCA d'Airbus sur les difficultés financières que connaît actuellement Airbus dans son ensemble.[2113]

7.209 Enfin, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les transactions spécifiques qui, selon elles, ont "éteint" une partie des subventions antérieures accordées aux partenaires d'Airbus et à Airbus SAS étaient des ventes de parts effectuées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande.[2114]

ii) Arguments des tierces parties

Australie

7.210 L'Australie fait valoir que les éléments permettant d'établir l'existence d'un "avantage" sont les mêmes dans le contexte de la Partie III et dans celui de la Partie V de l'Accord SMC et que la Partie III comme la Partie V s'appuient sur l'existence persistante d'un avantage pour établir l'élément suivant qui est l'existence d'un dommage.[2115] Par conséquent, l'Australie soutient que la présomption réfragable selon laquelle une privatisation effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande a pour résultat l'extinction d'un avantage, comme l'a reconnu l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, dans le contexte de la Partie V de l'Accord SMC, s'applique de même à l'existence d'un avantage au titre de la Partie III de l'Accord SMC.[2116] L'Australie fait aussi valoir que la question de savoir si une subvention s'éteint partiellement ou totalement au moment de la vente de parts d'une entité subventionnée dépend de la nature et des conséquences de cette vente.[2117]

Brésil

7.211 De l'avis du Brésil, les constatations du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* concernent

[2112] États-Unis, réponse à la question n° 169 du Groupe spécial, paragraphe 222.

[2113] États-Unis, réponse à la question n° 169 du Groupe spécial, paragraphe 222. Les États-Unis font aussi valoir que les transactions de 2006 et l'arrangement de 2004 de DaimlerChrystler concernant une vente à terme couverte, qui n'a pas pu être exécuté avant 2007, ont eu lieu après l'établissement du présent Groupe spécial et ne peuvent par conséquent pas avoir d'incidence sur le règlement du présent différend; États-Unis, DCE, paragraphes 529 et 530.

[2114] À propos de ce point, les États-Unis font valoir i) que plusieurs des transactions en question ne constituaient pas des ventes effectives de parts; ii) que plusieurs transactions étaient des ventes concernant entre 1 et 9,95 pour cent des parts des entités concernées et par conséquent visaient beaucoup moins que la "totalité ou l'essentiel" des parts des entités considérées; iii) qu'aucune des transactions n'a fait que le vendeur n'avait plus aucune participation majoritaire dans les sociétés considérées; et v) que plusieurs des transactions ont eu lieu après l'établissement du présent Groupe spécial et n'ont donc aucune incidence sur le règlement du présent différend; États-Unis, DCE, paragraphes 529 à 536.

[2115] Australie, réponses aux questions posées aux tierces parties, 10 septembre 2007, page 2. L'Australie fait observer que la seule différence réelle entre les Parties III et V est que rien dans la Partie III ne préconise une quantification ou une imputation précise de l'avantage conféré par la subvention.

[2116] Australie, réponses aux questions posées aux tierces parties, 10 septembre 2007, page 2.

[2117] Australie, réponses aux questions posées aux tierces parties, 10 septembre 2007, page 2. À cet égard, l'Australie estime que le Groupe spécial devra examiner tous les faits pertinents y compris les dispositions des contrats de prêts entre les pouvoirs publics et Airbus SAS concernant le transfert d'obligations aux entités lui ayant succédé; Australie, communication en tant que tierce partie, 7 mai 2007, paragraphe 57.

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

l'existence d'un avantage aux fins de la constatation de l'existence d'un subventionnement au titre de l'article 1.1 et de l'application de droits compensateurs au titre de la Partie V de l'Accord SMC. Puisque l'identification du "produit subventionné" (y compris l'existence d'un avantage au titre de l'article 1.1) est également une première étape nécessaire dans l'analyse du préjudice grave au regard de la Partie III, le Brésil soutient qu'il apparaît que les interprétations antérieures de l'article 1.1 en relation avec la détermination du subventionnement seraient applicables dans le contexte de tous différends relevant de l'Accord SMC, y compris ceux ayant trait aux subventions prohibées au titre de la Partie II et aux subventions pouvant donner lieu à une action au titre de la Partie III.[2118]

7.212 Le Brésil fait valoir que les transactions pertinentes citées par les Communautés européennes ne sont pas des privatisations et qu'il apparaît donc qu'elles n'établissent pas la présomption que l'avantage conféré par des subventions antérieures a été éteint.[2119] Le Brésil fait aussi observer que dans leurs rapports dans les affaires *États-Unis – Plomb et bismuth II* et *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, les Groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont traité la question de savoir si la privatisation du bénéficiaire éteignait l'avantage aux fins de l'imposition de droits compensateurs au titre de la Partie V de l'Accord SMC. Le Brésil soutient que la Partie V de l'Accord SMC impose de calculer le montant précis de la subvention afin de faire en sorte qu'il ne soit pas perçu de droits compensateurs dépassant le montant du subventionnement conformément à l'article 19.4 de l'Accord SMC, alors que la quantification précise du montant de la subvention n'est pas exigée dans les affaires relevant des Parties II et III de l'Accord SMC.[2120] De l'avis du Brésil, étant donné qu'il n'existe pas de prescription imposant de quantifier précisément la subvention et qu'il n'y a pas de disposition *de minimis* dans les Parties II et III de l'Accord SMC, une extinction "partielle" de l'avantage signifierait encore que le bénéficiaire tirerait avantage des subventions, même si l'on peut faire valoir que ce serait dans une moindre mesure. Par conséquent, même en supposant, pour les besoins de l'argumentation, qu'un transfert partiel des parts puisse éteindre une partie de l'avantage conféré au bénéficiaire dans certaines circonstances, une telle constatation ne devrait pas avoir d'incidence sur les constatations du Groupe spécial concernant l'existence de l'avantage.[2121]

Japon

7.213 Le Japon estime que le Groupe spécial devrait examiner attentivement la question de savoir si les Communautés européennes ont démontré que les privatisations avaient été effectuées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande et que tout avantage allégué avait en fait été éteint, en se fondant sur les faits spécifiques de la cause.[2122] Le Japon fait valoir que rien dans l'Accord SMC, ni dans la jurisprudence applicable, ni dans la logique, ne justifie l'affirmation selon laquelle un transfert partiel d'une société ne devrait pas faire l'objet de la même présomption réfragable d'extinction que celle établie par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*.[2123]

[2118] Brésil, réponses aux questions posées aux tierces parties, 10 septembre 2007, paragraphe 5.
[2119] Brésil, réponses aux questions posées aux tierces parties, 10 septembre 2007, paragraphe 7.
[2120] Brésil, réponses aux questions posées aux tierces parties, 10 septembre 2007, paragraphes 6 et 7; communication écrite en tant que tierce partie, paragraphe 37.
[2121] Brésil, réponses aux questions posées aux tierces parties, 10 septembre 2007, paragraphe 7.
[2122] Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 19.
[2123] Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 22, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – Communautés européennes)*, paragraphes 7.130 à 7.158.

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

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.214 Les Communautés européennes font valoir que la plupart des subventions alléguées dont le Groupe spécial pourra constater l'existence ont été "éteintes" par une série de transactions effectuées, d'après leurs allégations, dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande et qui ont entraîné des transferts de la propriété d'Aérospatiale, ou d'EADS, ce qui fait qu'Airbus SAS ne *bénéficie* pas *actuellement* de subventions qui pourraient causer les effets défavorables allégués par les États-Unis.[2124] Cet argument soulève une question liminaire: celle de savoir si, s'agissant d'une subvention dont l'existence a été constatée, il faut également constater qu'elle confère 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.

7.215 Nous rappelons que la partie pertinente de l'article 5 de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "Aucun Membre ne devrait causer, en *recourant* à l'une quelconque des *subventions visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier*, d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres, c'est-à-dire …"[2125]

La notion d'"effets défavorables" visée à l'article 5 de l'Accord SMC concerne des effets pour les "intérêts d'autres Membres". Les paragraphes a), b) et c) de l'article 5 décrivent ces effets comme suit:

> i) "causer un dommage à une branche de production nationale d'un autre Membre;
>
> ii) annuler ou compromettre des avantages résultant directement ou indirectement du GATT de 1994 pour d'autres Membres, en particulier les avantages résultant de concessions consolidées en vertu de l'article II dudit accord;
>
> iii) causer un préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre".[2126]

L'article 6.3 dispose qu'un préjudice grave au sens du paragraphe c) de l'article 5 peut survenir dans l'un ou plusieurs des cas suivants:

> a) "la subvention a pour effet de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ces importations;
>
> 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;
>
> c) la subvention se traduit par une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix d'un produit similaire d'un autre Membre sur le même marché, ou a pour effet d'empêcher des hausses de prix ou de déprimer les prix ou de faire perdre des ventes sur le même marché dans une mesure notable;
>
> d) la subvention se traduit par un accroissement de la part du marché mondial détenue par le Membre qui accorde la subvention pour un produit primaire ou un produit de base subventionné particulier par rapport à la part moyenne qu'il détenait pendant la

[2124] CE, DCE, paragraphe 90. Pas d'italique dans l'original.
[2125] Pas d'italique dans l'original.
[2126] Notes de bas de page omises.

> période de trois ans précédente et cet accroissement suit une tendance constante pendant une période durant laquelle des subventions ont été accordées".

7.216 L'argument des Communautés européennes repose implicitement sur l'hypothèse qu'une "subvention visée aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier" ne peut causer d'effets défavorables aux termes de l'article 5 que s'il peut être montré qu'elle confère *actuellement* un "avantage" au bénéficiaire. Il apparaît que cette hypothèse est fondée sur une analogie avec le contexte des droits compensateurs, dans lequel le droit d'un Membre d'imposer des droits compensateurs sur un produit est limité au *montant* de la subvention accordée pour ce produit. Les Communautés européennes font valoir que l'existence actuelle de l'avantage conféré par une contribution financière constitue de même une condition préalable à une détermination selon laquelle un Membre a causé, en recourant à une subvention, des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre aux termes de l'article 5 de l'Accord SMC.

7.217 Nous ne sommes pas d'accord. Pour formuler avec succès une allégation au titre de l'article 5 de l'Accord SMC, un Membre plaignant doit établir qu'un Membre a causé, en recourant à l'une quelconque des subventions visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier, un ou plusieurs des effets défavorables énumérés pour les intérêts d'un autre Membre. Un élément de l'allégation d'effets défavorables du Membre plaignant consistera donc à établir l'existence d'une "subvention{} visée{} aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier". Nous notons la déclaration ci-après de l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs* concernant la définition d'une "subvention" à l'article 1.1 et le sens de l'expression "avantage" figurant à l'article 1.1 b):

> "La définition du terme "subvention" à l'article 1.1 comprend deux éléments distincts: "une contribution financière des pouvoirs publics ou de tout organisme public" et "un avantage est ainsi conféré". Le premier élément de cette définition concerne le point de savoir si les pouvoirs publics ont fait une "contribution financière", au sens de l'article 1.1 a). Dans ce premier élément, l'accent est mis sur l'action des pouvoirs publics lorsqu'ils font la "contribution financière". Ainsi, il nous semble logique que le deuxième élément de l'article 1.1 concerne "l'avantage ... conféré" au bénéficiaire par cette action des pouvoirs publics. Les alinéas a) et b) de l'article 1.1 définissent donc une "subvention" en faisant référence, premièrement, à l'action de l'autorité qui accorde la subvention et, deuxièmement, à ce qui est conféré au bénéficiaire …
>
> Nous estimons également que le terme "avantage", tel qu'il est utilisé à l'article 1.1 b), comporte une forme de comparaison. Il doit en être ainsi, car il ne peut pas y avoir "avantage" pour le bénéficiaire si, avec la "contribution financière", celui-ci n'est pas "mieux loti" qu'en l'absence de contribution. À notre avis, le marché constitue une bonne base de comparaison lorsqu'on détermine si un "avantage" a été "conféré", parce qu'on peut identifier la capacité d'une "contribution financière" de fausser les échanges en déterminant si le bénéficiaire a reçu une "contribution financière" à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché."[2127]

7.218 L'article 1.1 utilise le présent: une subvention "sera réputée exister" s'il "y a une contribution financière" et si "un avantage est ainsi conféré". La construction grammaticale de l'article 1.1 donne à penser que la "contribution financière" et l'"avantage" commencent à exister au même moment. Cette construction est étayée par l'adverbe "ainsi", dont le sens ordinaire est "par ce moyen".[2128] Comme

---

[2127] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils* ("*Canada – Aéronefs*"), WT/DS70/AB/R, adopté le 20 août 1999, paragraphes 156 et 157.

[2128] Le *New Shorter Oxford English Dictionary* définit "thereby" (ainsi) comme "by that means, as a result of that; through that" (par ce moyen, par suite de cela, par cela); *New Shorter Oxford English Dictionary*,

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

l'Organe d'appel l'a dit clairement dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'examen de l'existence d'un "avantage" conformément à l'article 1.1 b) porte essentiellement sur la question de savoir si la contribution financière place le bénéficiaire dans une position plus avantageuse que cela n'aurait été le cas en l'absence de cette contribution financière. Nous avons donc du mal à comprendre en quoi un concept tel que celui de l'"avantage persistant" est cohérent dans le cadre juridique de l'article premier de l'Accord SMC. Dans la mesure où un concept comme celui de l'"avantage persistant" se rapporte à la manière dont l'*effet* d'une subvention doit être analysé sur la durée, nous estimons qu'il s'agit 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 relève de l'évaluation des "effets" d'une subvention au titre de ces dispositions. Si une contribution financière est accordée à des conditions plus avantageuses que celles qui auraient pu être obtenues sur le marché, un avantage est "ainsi" conféré, une subvention est réputée exister et il existe la possibilité, que le Membre plaignant peut alors établir, que le "recours" à cette subvention ait causé des effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres.

7.219 Il apparaît que le concept d'"avantage persistant" des Communautés européennes amalgame le concept d'"avantage", qui se rapporte aux conditions auxquelles une contribution financière a été accordée par rapport à un point de repère du marché, et celui d'"effets", qui concerne l'incidence de la subvention sur le marché à un moment qui est généralement postérieur à celui où la subvention a été accordée. Nous notons les observations du Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* sur cette erreur d'interprétation:

> "Le concept d'"avantage" est un élément de la définition d'une subvention en vertu de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Étant donné que nous ne sommes pas tenus de calculer le montant d'un "avantage", nous ne pouvons pas logiquement être tenus de procéder à une quelconque "imputation" précise de l'"avantage". De plus, il n'existe, selon nous, aucun fondement textuel permettant de considérer les différents termes – "avantage" et "effets défavorables"/"préjudice grave" – comme des synonymes. Si nous devions discerner une identité entre le concept d'"avantage" conféré à un bénéficiaire et le concept d'"effets défavorables" pour les intérêts d'un autre Membre, nous rendrions effectivement les dispositions de la Partie III redondantes. En tant qu'interprète des traités, le Groupe spécial est dans l'impossibilité d'agir ainsi."[2129]

7.220 Nous rappelons également le contexte différent dans lequel les autorités chargées de l'enquête doivent démontrer l'existence, au cours de la période considérée couverte par l'enquête ou le réexamen, d'un avantage persistant résultant d'une contribution financière antérieure, conformément à la Partie V de l'Accord SMC. Cette prescription découle de l'article VI:3 du GATT et de l'article 10 de l'Accord SMC qui permettent de neutraliser, par des droits compensateurs, au plus le montant *ad valorem* de la subvention dont il a été déterminé qu'elle a été accordée pour la fabrication ou la production d'un *produit*.[2130] En outre, les articles 19.4 et 21.1 limitent l'imposition de droits compensateurs au *montant* de la subvention dont l'existence aura été constatée, calculé en termes de subventionnement par unité du *produit* subventionné et exporté. Les dispositions de la Partie V de l'Accord SMC rendent donc nécessaire d'un point de vue pragmatique d'établir un lien entre la

---

Oxford University Press, Oxford, 1999, page 3275. le *Black's Law Dictionary* définit "thereby" (ainsi) comme "by that means; in consequence of that" (par ce moyen, en conséquence de cela); *Black's Law Dictionary*, sixième édition, West Publishing Co., St. Paul, 1990, page 1478.

[2129] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1179 (notes de bas de page omises).

[2130] Conformément à l'article VI:3 du GATT et à la note 36 relative à l'article 10 de l'Accord SMC, il "faut entendre par le terme "droit compensateur" un droit spécial perçu en vue de neutraliser toute prime ou subvention accordée, directement ou indirectement, à la fabrication, à la production ou à l'exportation d'un produit".

subvention et les *produits* importés afin d'évaluer l'effet des importations subventionnées. Comme le Groupe spécial l'a fait observer dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*:

> "Compte tenu du contraste qui existe dans le texte, le contexte, la nature juridique et la raison d'être entre les dispositions figurant dans la Partie III de l'Accord SMC qui concernent une évaluation multilatérale de la question de savoir si un Membre cause, en recourant à une subvention, des "effets défavorables" sous la forme d'un "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" et les dispositions figurant dans la Partie V de l'Accord qui concernent les obligations incombant à un Membre pour mener une enquête unilatérale en matière de droits compensateurs, nous refusons de transposer directement l'élément quantitatif et les obligations méthodologiques plus détaillées de la Partie V dans les dispositions de la Partie III de l'Accord SMC."[2131]

7.221 Comme nous l'avons expliqué, nous ne suggérons pas qu'au titre de l'article 5 de l'Accord SMC, il est inutile d'établir un lien entre une subvention accordée à un bénéficiaire et un ou plusieurs produits particuliers pour démontrer qu'un Membre a causé, en recourant à cette subvention, les effets défavorables pour les intérêts du Membre plaignant dont celui-ci affirme l'existence.[2132] Cela ne signifie pas cependant qu'un Membre plaignant est tenu d'établir que l'"avantage" pour le bénéficiaire est "actuel" ou "persistant" pour établir ce lien et démontrer que le recours à cette subvention a causé des effets défavorables pour ses intérêts.[2133] Il peut parfaitement y avoir des circonstances dans lesquelles, compte tenu de la nature de la subvention, du temps écoulé entre son octroi et les effets défavorables allégués, de la position du bénéficiaire sur le marché et de considérations commerciales exogènes, il est difficile de démontrer plus qu'un lien de causalité ténu entre la subvention et les effets défavorables allégués. Cependant, c'est là une partie inhérente de l'analyse du lien de causalité à entreprendre conformément aux articles 5 et 6 et cela n'entraîne pas l'obligation de démontrer la "persistance de l'avantage" d'une subvention accordée antérieurement.

7.222 Nous concluons que, à condition que les États-Unis, en tant que Membre plaignant, établissent i) qu'il y a l'octroi d'une contribution financière conformément à l'article 1.1 a) 1); ii) qui confère ainsi un avantage, au sens de l'article 1.1 b); et iii) qu'il y a spécificité, conformément à l'article 2, une subvention pouvant donner lieu à une action au titre de la Partie III de l'Accord SMC sera "réputée exister", et les États-Unis réussiront à établir le bien-fondé d'une allégation au titre de l'article 5, à condition qu'ils puissent démontrer que les Communautés européennes et certains États membres ont causé, en recourant à cette subvention, des effets défavorables pour leurs intérêts. Nous ne voyons rien dans l'article 5 de l'Accord SMC qui exigerait des États-Unis qu'ils établissent en outre que la totalité ou une partie de l'"avantage" dont il a été constaté qu'il était conféré par l'octroi d'une contribution financière continue d'exister ou existe actuellement.

7.223 Nous rejetons donc les arguments des Communautés européennes selon lesquels les subventions particulières alléguées ont été éteintes par une série de transactions effectuées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande comme étant sans fondement, puisqu'ils reposent sur une interprétation erronée de l'article 5 de l'Accord SMC.

[2131] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1177.

[2132] *Voir* les paragraphes 7.194 à 7.200.

[2133] À cet égard, nous rappelons que dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a estimé que le fait que les dispositions législatives et réglementaires régissant le versement d'un grand nombre des subventions en cause étaient parvenues à expiration était dépourvu de pertinence pour son analyse du préjudice grave; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1201. *Voir aussi* le rapport du Groupe spécial *Indonésie – Certaines mesures affectant l'industrie automobile* ("*Indonésie – Automobiles*"), WT/DS54/R, WT/DS55/R, WT/DS59/R, WT/DS64/R, adopté le 23 juillet 1998, paragraphe 14.206.

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

d) Constatations subsidiaires

7.224 Nous considérons que les constatations qui précèdent sont suffisantes pour régler cette question. Cependant, et pour garantir un règlement positif du présent différend dans le cas où les constatations qui précèdent seraient infirmées en appel, nous jugeons approprié de formuler des constatations subsidiaires sur les arguments des Communautés européennes selon lesquels, dans le contexte d'une allégation au titre de la Partie III de l'Accord SMC, il est présumé qu'un avantage existant conféré par une contribution financière accordée à un bénéficiaire est éteint par la vente ultérieure du bénéficiaire à un acheteur agissant dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande.

7.225 Les Communautés européennes nous demandent d'interpréter l'article 5 comme prescrivant qu'un Membre plaignant établisse non seulement l'existence d'une subvention au titre de l'article 1.1 de l'Accord SMC, mais aussi le fait que la contribution financière confère au bénéficiaire un avantage "actuel" ou "persistant", en tant que condition préalable à la démonstration de ce qu'un Membre a causé, en recourant à cette subvention, des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre. Si nous admettions le point de vue des Communautés européennes, il nous faudrait alors examiner leurs arguments voulant qu'il soit possible de déduire des rapports antérieurs des Groupes spéciaux 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* le principe selon lequel il est présumé que la vente d'un producteur dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande supprime l'avantage conféré par toutes subventions antérieures pour l'acheteur de ce producteur. Nous devrions également examiner l'argument des Communautés européennes selon lequel l'application de ce principe à certaines transactions comportant des transferts de la propriété des partenaires d'Airbus, d'EADS et d'Airbus SAS entraîne l'"extinction" d'une partie des subventions accordées à Airbus SAS. Nous examinons ces questions, à titre subsidiaire, ci-après.

7.226 Les différends *États-Unis – Plomb et bismuth II* et *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* portaient sur la compatibilité avec les règles de l'OMC de droits compensateurs imposés ou maintenus par les États-Unis sur des produits importés d'anciens producteurs publics pour neutraliser des subventions reçues par ces producteurs avant leur privatisation. Les Communautés européennes font valoir que les rapports des Groupes spéciaux et de l'Organe d'appel dans ces affaires établissent le "principe" selon lequel "la vente d'une société dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande supprime tout avantage conféré par des subventions antérieures pour l'acheteur".[2134]

7.227 Selon les États-Unis, le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* a constaté qu'une subvention pouvait être éteinte à la suite de la vente de l'entité subventionnée lorsque i) la vente était effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, *et* ii) la vente concernait *la totalité ou l'essentiel de l'entité subventionnée* et entraînait la *renonciation à toute participation majoritaire* du vendeur dans l'entité.[2135] Les États-Unis soutiennent qu'aucune des transactions recensées par les Communautés européennes ne satisfait à ce deuxième critère, et que les Communautés européennes, en prétendant appliquer le principe énoncé par le Groupe spécial dans ce différend, énoncent en réalité un nouveau principe selon lequel il faut uniquement satisfaire aux prescriptions du point i) ci-dessus pour qu'il y ait extinction d'une subvention.

7.228 Les Communautés européennes font, quant à elles, valoir que les États-Unis ont confondu le principe énoncé dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en*

[2134] CE, réponse à la question n° 197 du Groupe spécial, paragraphe 223.
[2135] États-Unis, réponse à la question n° 168 du Groupe spécial, paragraphe 203.

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

provenance des CE avec les faits auxquels ce principe a été appliqué dans ce différend.[2136] Elles rejettent l'affirmation des États-Unis selon laquelle les "pouvoirs publics liés à Airbus" conservent malgré tout dans Airbus SAS des participations majoritaires qui sont suffisantes pour leur permettre d'exercer un contrôle sur la société.[2137] Selon les Communautés européennes, les transactions qu'elles ont recensées (qui sont énumérées au paragraphe 7.204 du présent rapport) ont *cumulativement* abouti au transfert à des propriétaires du secteur privé de 79,26 pour cent d'Airbus SAS, de sorte que ni Aérospatiale-Matra, ni Dasa, ni CASA, ni BAE Systems ne produisent maintenant de LCA ni ne détiennent de "participation majoritaire" dans Airbus SAS.[2138] Les Communautés européennes font valoir que le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – Communautés européennes)* applique le "principe d'extinction" valable pour les transferts de contrôle réalisés en une seule fois aux ventes progressives réalisées par tranches sur un certain laps de temps.[2139]

7.229 Avant de commencer notre évaluation des arguments des Communautés européennes, nous exposons ci-après notre compréhension des questions en cause et des conclusions formulées par les Groupes spéciaux et l'Organe d'appel dans les deux affaires sur lesquelles les Communautés européennes s'appuient.

7.230 Dans l'affaire *États-Unis – Plomb et bismuth II*, le Groupe spécial a constaté que les transferts de la propriété du producteur public subventionné qui avaient abouti à la création des producteurs privatisés auraient dû amener l'USDOC à examiner si la production de barres en acier au plomb par ces producteurs privatisés, et non par le producteur public, était subventionnée.[2140] Il a donc constaté que les droits compensateurs imposés à la suite des réexamens administratifs de 1995, 1996 et 1997 menés par l'USDOC n'étaient pas conformes aux articles 19.1, 19.4 et 21.2 de l'Accord SMC, à l'article VI:3 du GATT de 1994 ni à l'objet et au but des droits compensateurs tels qu'ils sont exposés dans la note de bas de page 36 relative à l'article 10 de l'Accord SMC, et étaient donc incompatibles avec l'article 10.[2141]

7.231 En appel, les États-Unis ont fait valoir que les subventions étaient accordées à la production, et qu'un simple transfert de la propriété du bénéficiaire d'une contribution financière n'avait pas d'effet automatique ou immédiat sur la production. En fait, l'ayant droit d'un producteur subventionné était suffisant pour maintenir le lien entre les subventions et le bénéficiaire. L'Organe d'appel a rejeté cet

[2136] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 168 du Groupe spécial, paragraphe 313.

[2137] États-Unis, réponse à la question n° 168 du Groupe spécial, paragraphes 216 et 217. Les Communautés européennes font observer que ni les pouvoirs publics britanniques ni les pouvoirs publics allemands ne détiennent des actions d'EADS ou d'Airbus SAS, mais que les pouvoirs publics français et espagnols détiennent des participations minoritaires dans EADS (15,2 pour cent et 5,54 pour cent, respectivement) et ne peuvent guère être considérés comme étant en mesure d'exercer un contrôle sur EADS ou Airbus SAS; Communautés européennes, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 168 du Groupe spécial, paragraphes 322 et 323.

[2138] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 168 du Groupe spécial, paragraphe 320.

[2139] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – Communautés européennes)*, paragraphes 7.119 et 7.175.

[2140] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Plomb et bismuth II*, paragraphe 6.70. Les subventions compensées étaient des prises de participation des pouvoirs publics britanniques au capital social d'une entité publique, la British Steel Corporation (BSC), entre 1977 et 1986. La BSC a été privatisée en 1988 et des actions de la nouvelle entité, British Steel plc (BSplc), ont été vendues dans le cadre d'une émission publique d'actions dont il a été reconnu qu'elle avait été effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, et conformément à des considérations commerciales. Les déterminations en matière de droits compensateurs ont été faites à l'encontre de United Engineering Steels Limited (UES), entité qui était initialement une coentreprise entre la BSC et une entité privée et qui, en 1995, était devenue une filiale à 100 pour cent de BSplc. UES a été rebaptisée British Steel Engineering Steels (BSES) en 1995.

[2141] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Plomb et bismuth II*, paragraphe 6.86.

argument et confirmé la constatation du Groupe spécial selon laquelle, compte tenu des transferts de propriété ayant abouti à la création des producteurs privatisés, pour déterminer si une subvention était accordée à la production de ces entités, il était nécessaire au titre de l'article 21.2 de l'Accord SMC de déterminer, à partir des données concernant ces transferts, si un "avantage" revenait à chacun des producteurs privatisés.[2142] L'Organe d'appel a également constaté qu'eu égard aux constatations de fait du Groupe spécial selon lesquelles les producteurs privatisés avaient chacun payé la juste valeur marchande pour les actifs productifs et les éléments incorporels qu'ils avaient acquis du producteur public, il n'y avait aucune erreur dans la conclusion du Groupe spécial selon laquelle, dans les circonstances propres à l'affaire, les "contributions financières" qui avaient été accordées au producteur public entre 1977 et 1986 ne pouvaient pas être réputées conférer un "avantage" aux producteurs privatisés.[2143]

7.232 Dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, le Groupe spécial a examiné la compatibilité avec les règles de l'OMC de 12 déterminations en matière de droits compensateurs à l'encontre des importations de certains produits en acier originaires des CE.[2144] Les Communautés européennes ont contesté l'application par l'USDOC de deux méthodes différentes pour déterminer si des subventions non récurrentes accordées à des bénéficiaires publics avant le transfert de leur propriété (au moyen d'une privatisation) pouvaient encore donner lieu à des mesures compensatoires visant les importations provenant du producteur privatisé.[2145] Le Groupe spécial a relevé que les transferts de propriété en question concernaient des privatisations de sociétés publiques, et que les privatisations comportaient des transferts de propriété totaux parce que les pouvoirs publics avaient vendu la totalité ou l'essentiel de leurs participations et n'avaient plus aucune participation majoritaire dans les producteurs privatisés.[2146]

7.233 Les États-Unis ont fait valoir que le "bénéficiaire" pertinent, s'agissant de déterminer l'existence d'un "avantage" à la suite d'un transfert de propriété, était la personne morale qui recevait la contribution financière. Selon eux, si le producteur privatisé pouvait à bon droit être considéré comme le successeur du producteur public, l'avantage conféré par des subventions accordées à ce dernier devrait être considéré comme transmis au premier.[2147] Les États-Unis ont fait valoir qu'il n'y avait aucune raison de considérer que le paiement de la juste valeur marchande pour des actions de l'entité juridique bénéficiaire de la subvention "éteignait" l'avantage conféré par toute subvention accordée à l'entité juridique bénéficiaire. Ils ont fondé cet argument sur ce qu'ils considéraient être la distinction fondamentale en droit des sociétés entre une société et ses propriétaires, distinction qui,

---

[2142] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Plomb et bismuth II*, paragraphe 62.

[2143] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Plomb et bismuth II*, paragraphe 68.

[2144] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 2.1.

[2145] Les méthodes étaient i) la méthode "gamma", selon laquelle l'USDOC détermine dans quelle mesure (le cas échéant) on peut considérer que le prix de l'opération de privatisation a constitué le remboursement des subventions non amorties antérieures à la privatisation, et soumet le reste à une mesure compensatoire; et ii) la méthode de la "même personne", selon laquelle l'USDOC détermine d'abord si le producteur public et le producteur privatisé sont des personnes morales distinctes et, dans la négative, l'avantage de la subvention accordée au producteur antérieur à la privatisation est présumé résider chez le producteur postérieur à la privatisation.

[2146] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 2.3.

[2147] Les États-Unis ont fait valoir que l'argent sorti de la poche du nouveau propriétaire ne devait pas être considéré comme provenant de la société, ce qui pourrait entraîner l'élimination des subventions qui résidaient dans la société; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.49.

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

selon eux, était étayée par les rapports de l'Organe d'appel dans les affaires *Canada – Aéronefs* et *États-Unis – Plomb et bismuth II*.[2148]

7.234 Le Groupe spécial a dit qu'une privatisation effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande réfutait toute présomption que l'avantage découlant de contributions financières antérieures (ou d'un subventionnement) continuait à revenir au producteur privatisé.[2149] Selon le Groupe spécial, lorsque le subventionnement améliorait la rentabilité d'une société, il améliorait de ce fait sa capacité de générer des revenus pour ses actionnaires. Pour cette raison, le Groupe spécial ne voyait aucune distinction entre l'avantage ou le gain conféré par une contribution financière accordée à la société et l'avantage dont bénéficiaient de ce fait les actionnaires de la société.[2150] Il a donc rejeté la pertinence de la distinction juridique entre une société et ses actionnaires aux fins de la détermination de l'existence d'un avantage au titre de l'Accord SMC. Selon lui,

> "La notion d'avantage est indépendante de la structure juridique de l'entreprise établie conformément à la législation nationale sur les sociétés. La raison en est le fait que l'Accord SMC traite des effets commerciaux défavorables identifiés du subventionnement sur la branche de production nationale qui produit le produit similaire. La production et l'exportation de marchandises sont effectuées par un producteur afin de générer un avantage économique pour ses propriétaires. Lorsque l'existence d'une subvention améliore la capacité d'un producteur de produire et d'exporter une marchandise, elle a forcément une incidence sur sa rentabilité et, par conséquent, sur le taux de rendement pour les actionnaires."[2151]

7.235 En appel, les États-Unis ont fait valoir que la détermination du Groupe spécial selon laquelle le "bénéficiaire" d'un avantage devrait être considéré comme étant la société et ses propriétaires pris ensemble contredisait les constatations faites par l'Organe d'appel dans les affaires *Canada – Aéronefs* et *États-Unis – Plomb et bismuth II*, qui, selon les États-Unis, établissaient que le bénéficiaire d'une subvention ne pouvait pas être à la fois la personne morale et ses actionnaires. Les États-Unis ont donc fait valoir que la vente des actions du bénéficiaire-producteur ne pouvait jamais éteindre l'avantage conféré par les contributions financières accordées à ce producteur parce que le producteur et ses actionnaires étaient des personnes différentes.

7.236 L'Organe d'appel a dit que les États-Unis avaient mal interprété ses rapports dans les affaires *Canada – Aéronefs* et *États-Unis – Plomb et bismuth II*.[2152] Il a expliqué que lorsque, dans l'affaire

---

[2148] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphes 7.35 et 7.36.

[2149] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.82.

[2150] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.51. Comme nous l'indiquons au paragraphe 7.241, nous ne pouvons pas souscrire au point de vue du Groupe spécial sur cette question. Bien qu'un propriétaire puisse indirectement retirer un "avantage" d'un point de vue financier de son investissement dans un producteur subventionné, nous ne jugeons pas que cet "avantage" indirect conféré au propriétaire d'un producteur subventionné est le même que l'"avantage" conféré par l'octroi d'une contribution financière au producteur subventionné à des conditions meilleures que celles du marché.

[2151] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.50.

[2152] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des Communautés européennes* ("*États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*"), WT/DS212/AB/R, adopté le 8 janvier 2003, paragraphe 115.

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

Canada – Aéronefs[2153], il avait défini le "bénéficiaire" d'un avantage comme une "personne, physique ou morale, ou un groupe de personnes", il n'avait pas exclu la possibilité qu'un "bénéficiaire" puisse inclure à la fois une "entreprise" (c'est-à-dire des formes d'organisation économique incluant les entreprises constituées en société, les sociétés de personnes, les sociétés à responsabilité limitée, les entités non constituées en société) et son propriétaire (c'est-à-dire y compris les actionnaires, les membres, les propriétaires, les associés et tous les autres détenteurs de participations au capital de l'organisation économique considérée). Selon l'Organe d'appel:

> "En résumé, la distinction juridique entre entreprises et leurs propriétaires qui peut être reconnue dans un contexte juridique intérieur n'est pas nécessairement pertinente, et certainement pas concluante, aux fins de déterminer si un "avantage" existe au regard de l'Accord SMC, parce qu'une contribution financière accordée aux personnes qui investissent dans une entreprise peut conférer un avantage "à la fabrication, à la production ou à l'exportation d'un produit, ainsi qu'il est prévu au paragraphe 3 de l'article VI du GATT de 1994"."[2154]

7.237 Toutefois, l'Organe d'appel a également jugé que le Groupe spécial était allé trop loin en affirmant qu'aux fins de la détermination de l'existence d'un avantage, aucune distinction ne devrait être faite entre une entreprise et ses propriétaires. Il a fait observer que le Groupe spécial aurait dû limiter ses constatations aux circonstances spécifiques portées à sa connaissance, qui concernaient un type de transfert de propriété (c'est-à-dire une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande dans le cadre de laquelle les pouvoirs publics transféraient la totalité ou l'essentiel du bien et ne gardaient aucune participation majoritaire dans l'entreprise) et une seule sorte d'avantage (c'est-à-dire un avantage conféré par une contribution financière non récurrente accordée à une entreprise publique avant la privatisation).[2155] L'Organe d'appel a également désapprouvé la constatation du Groupe spécial selon laquelle une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande éteignait nécessairement toujours tout avantage résultant pour le producteur privatisé de contributions financières antérieures.[2156] Plus précisément, l'Organe d'appel a contesté la conclusion qu'un avantage ne pourrait jamais continuer d'exister pour un nouveau propriétaire après une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande.[2157]

[2153] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 154. L'Organe d'appel a également fait observer que ses déclarations dans l'affaire *États-Unis – Plomb et bismuth II* avaient été faites dans le contexte de la réponse qu'il avait donnée aux arguments avancés par les États-Unis dans ce différend quant au fait que l'analyse de l'existence d'un "avantage" devrait être centrée sur les "personnes morales ou physiques" et non sur les "activités de production"; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 110.

[2154] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 115 (note de bas de page omise).

[2155] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis -- Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphes 116 et 117. L'Organe d'appel craignait que la constatation trop large du Groupe spécial selon laquelle une entreprise et ses propriétaires étaient, à tous égards aux fins de l'Accord SMC, virtuellement la même chose puisse être interprétée comme donnant aux autorités chargées de l'enquête le droit de supposer, dans *tous* les cas, que lorsqu'une subvention était accordée à une entreprise indirectement (c'est-à-dire au moyen de l'octroi d'une contribution financière aux propriétaires d'une entreprise), celle-ci recevrait un avantage équivalant au montant total de la contribution financière, quelles que soient les modalités et conditions imposées par les pouvoirs publics pour la fourniture de cette contribution financière aux propriétaires de l'entreprise; paragraphe 18.

[2156] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 121.

[2157] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 121. L'Organe d'appel a estimé qu'il en était ainsi parce que les conditions du

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

7.238 En résumé, même si l'Organe d'appel a reconnu, dans le contexte d'un différend au titre de la Partie V de l'Accord SMC, qu'il existait une "présomption réfragable" qu'un avantage cessait d'exister après la privatisation d'un producteur subventionné dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande[2158], il a explicitement limité son analyse et ses constatations (de même que celles du Groupe spécial) aux faits et circonstances spécifiques dont il avait été saisi:

> "Comme nous l'avons expliqué, la "principale question juridique" dont le Groupe spécial était saisi consistait à déterminer si un "avantage", au sens de l'Accord SMC, continuait d'exister après une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande. En étudiant cette principale question juridique, le Groupe spécial a examiné un ensemble très précis de faits et de circonstances, à savoir un avantage résultant d'une contribution financière antérieure non récurrente accordée à une entreprise d'État dans le cas où, après une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, les pouvoirs publics transfèrent la totalité, ou l'essentiel, de la propriété et ne gardent aucune "participation majoritaire dans le producteur d'État privatisé". Le Groupe spécial n'a pas examiné d'autres situations, par exemple des situations dans lesquelles un "avantage" était conféré par des contributions financières récurrentes, ou dans lesquelles le vendeur conservait une participation majoritaire dans l'entreprise après son changement de propriété. Le Groupe spécial n'avait à examiner qu'un seul type d'aliénation d'entreprise/transfert de propriété (c'est-à-dire une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande dans le cas où les pouvoirs publics transfèrent la totalité ou l'essentiel de la propriété et ne gardent aucune participation majoritaire dans l'entreprise) et un seul type d'avantage (c'est-à-dire un avantage résultant d'une contribution financière non récurrente accordée à l'entreprise d'État avant la privatisation). Le Groupe spécial aurait dû limiter ses constatations à ces circonstances spécifiques."[2159]

7.239 Pour revenir aux questions en cause dans le différend dont nous sommes saisis, nous rappelons que les Communautés européennes nous demandent de reconnaître, sur la base des rapports qui viennent d'être examinés, l'existence du "principe" selon lequel il est présumé que la vente d'un producteur dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande éteint l'"avantage" conféré par des contributions financières antérieurement accordées à ce producteur. Comme l'Organe d'appel a clairement dit que les constatations formulées par le Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* devaient être limitées à l'"ensemble très précis de faits et de circonstances" en cause dans ce différend, nous ne considérons pas qu'il serait approprié que nous le fassions.

7.240 De plus, pour les raisons que nous allons exposer, nous ne pouvons pas souscrire au raisonnement sur lequel repose la décision rendue par le Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* et nous ne pouvons pas non plus trouver des éléments précis étayant ce raisonnement dans le rapport de l'Organe d'appel. Selon nous, l'évaluation que le Groupe spécial a faite de l'"avantage" postérieur à la privatisation conféré par des contributions financières accordées à un producteur public avant sa privatisation dans l'affaire

---

marché pouvaient être telles que le prix du marché ne tenait pas compte, dans les faits, de la valeur d'échange effective de l'avantage qui résultait de contributions financières non récurrentes antérieures accordées à l'entreprise publique et qui continuait d'exister; paragraphe 122.

[2158] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 127.

[2159] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 117.

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

États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE reposait sur deux considérations juridiques fondamentales. La première était que l'entreprise privatisée et ses nouveaux propriétaires pris *ensemble* devaient être considérés comme le "bénéficiaire" de l'avantage à évaluer.[2160] La seconde était que la question pertinente pour évaluer l'"avantage" conféré à ce "bénéficiaire" (c'est-à-dire l'entreprise privatisée et ses nouveaux propriétaires, considérés ensemble) consistait à déterminer ce que ce bénéficiaire "obt{enait} gratuitement", c'est-à-dire la valeur de toute subvention pour laquelle on ne pouvait pas considérer que les nouveaux propriétaires de l'entreprise privatisée avaient "payé" le juste prix du marché.[2161]

7.241 S'agissant de la première considération, il apparaît que le Groupe spécial a expliqué son évaluation de l'"avantage" en faisant valoir que le "bénéficiaire" concerné était constitué de l'entreprise privatisée et de ses nouveaux propriétaires pris *ensemble*, étant donné i) que la valeur d'une société reposait sur sa capacité de générer des revenus pour ses actionnaires, et ii) que lorsqu'une subvention améliorait la rentabilité d'une entreprise, elle améliorait de ce fait le taux de rendement pour les actionnaires.[2162] Toutefois, nous ne relevons aucun élément dans les rapports de l'Organe d'appel dans les affaires *Canada – Aéronefs* ou *États-Unis – Plomb et bismuth II* qui étaye l'affirmation du Groupe spécial selon laquelle une entreprise et ses propriétaires doivent *nécessairement* être considérés ensemble comme étant le "bénéficiaire" aux fins de l'évaluation de l'effet du transfert de la propriété d'une entreprise sur l'existence de subventions antérieurement accordées à cette entreprise.[2163] Les intérêts économiques généraux d'une entreprise peuvent être en adéquation avec ceux de nombreux autres acteurs, mais cela ne veut pas dire que ces autres acteurs, avec l'entreprise, devraient *nécessairement* être considérés comme étant le bénéficiaire aux fins de la détermination de l'avantage conféré par une contribution financière accordée à l'entreprise. À titre d'exemple, si nous supposons qu'une subvention améliore la rentabilité d'une entreprise et que cette rentabilité améliore à son tour la capacité de l'entreprise d'acquitter ses dettes (et réduit de ce fait le risque qu'elle ne les honore pas), les créanciers non garantis de l'entreprise pourraient aussi être considérés comme "bénéficiant" d'une subvention accordée à l'entreprise. Si une adéquation générale des intérêts économiques entre une entreprise et ses propriétaires constituait une base suffisante pour conclure que l'avantage conféré par une contribution financière accordée à l'entreprise doit *nécessairement* être évalué du point de vue de l'entreprise et de ses propriétaires pris ensemble, en tant que bénéficiaire, il s'ensuivrait selon toute apparence que l'adéquation générale des intérêts économiques entre une entreprise et ses créanciers (ou tous autres acteurs dont les intérêts économiques sont en adéquation avec ceux de l'entreprise) devrait pareillement être pertinente pour évaluer l'avantage conféré par une contribution financière accordée à l'entreprise. À notre avis, rien dans l'Accord SMC ni dans les rapports de l'Organe d'appel ne donne à entendre que cela serait approprié.

7.242 S'agissant de la deuxième considération, à savoir que l'"avantage" doit être mesuré en fonction de ce que le producteur subventionné *et ses nouveaux propriétaires*, considérés ensemble, "obtien{nent} gratuitement", le Groupe spécial a expliqué ce qui suit:

[2160] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.54. Nous faisons observer que le Groupe spécial *États-Unis – Plomb et bismuth II* a adopté une approche semblable de l'identité d'une société et de ses propriétaires dans le contexte de la détermination de l'existence d'un "avantage" au titre de l'article 1.1 b); rapport du Groupe spécial *États-Unis – Plomb et bismuth II*, paragraphe 6.82.

[2161] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.72.

[2162] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.51.

[2163] De plus, dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, l'Organe d'appel a dit explicitement qu'il ne souscrivait pas à cette affirmation; paragraphes 116 et 117.

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

> "Lorsqu'une société/un producteur d'État reçoit des subventions des pouvoirs publics, l'avantage conféré par la subvention devrait être pris en compte dans la juste valeur marchande (prix de vente) de l'entreprise d'État à privatiser. Ainsi, si, au moment de la privatisation, une juste valeur marchande est acquittée pour tous les actifs productifs, survaleurs et autres ressources employées par le producteur d'État, le Groupe spécial ne voit pas comment les subventions accordées au producteur d'État pourraient être par la suite considérées comme continuant à conférer un "avantage" au producteur privatisé (c'est-à-dire la société considérée conjointement avec ses propriétaires) qui a payé à leur juste valeur marchande tous les parts et actifs, prenant en compte, nous devons le présumer, la valeur du subventionnement antérieur."[2164]

7.243 À notre avis, le fait que l'acheteur d'un producteur subventionné paie la juste valeur marchande pour acquérir ce producteur montre que la transaction d'achat proprement dite n'a pas été effectuée à des conditions plus avantageuses que celles que l'acheteur aurait pu obtenir sur le marché pour des possibilités d'investissement comparables et, partant, ne comportait pas l'octroi d'une (nouvelle) subvention à l'acheteur. Toutefois, nous ne voyons pas en quoi le fait que l'acheteur d'un producteur subventionné paie la juste valeur marchande pour acquérir ce producteur est pertinent pour la question de la persistance d'un avantage conféré par l'octroi initial d'une contribution financière au producteur subventionné. Le Groupe spécial indique que le nouveau propriétaire, ayant effectivement "payé" l'avantage conféré par toute contribution financière antérieurement accordée au producteur, récupérerait en fin de compte, en s'efforçant de maximiser ses bénéfices, son investissement dans le producteur privatisé en s'assurant, pour la totalité dudit investissement, un "rendement correspondant à ce qui peut être obtenu sur le marché".[2165] Nous ne voyons pas pourquoi le fait que de nouveaux propriétaires peuvent amener un producteur antérieurement subventionné à affronter la concurrence selon la loi du marché devrait nécessairement éliminer l'avantage que ce producteur peut malgré tout retirer de l'octroi de contributions financières antérieures à des conditions autres que celles du marché. La nature du subventionnement antérieur et des marchés sur lesquels le producteur affronte la concurrence aura une très grande importance. En effet, le fait que "les propriétaires *récupéreront* leur investissement dans la société privatisée du fait que celle-ci leur assurera, pour le montant total de leur investissement, un rendement correspondant à ce qui peut être obtenu sur le marché" semble indiquer qu'au bout du compte, l'"avantage" conféré par des contributions financières antérieures n'est pas en fait "payé" par le nouveau propriétaire.

7.244 À cet égard, pour évaluer l'existence d'un avantage en fonction de ce qui peut être considéré comme étant "obt{enu} gratuitement par un "bénéficiaire" donné, il nous apparaît que le Groupe spécial amalgame les deux contributions financières différentes (la contribution financière initialement accordée au producteur et la contribution financière impliquée dans la vente d'une participation dans cette entreprise au nouveau propriétaire) et les deux marchés pertinents en fonction desquels l'avantage conféré par les contributions financières visées doit être évalué. Comme l'Organe d'appel l'a mentionné, une contribution financière ne conférera un "avantage" que si elle est fournie à des conditions plus avantageuses que celles que le bénéficiaire aurait pu obtenir sur le marché.[2166] L'article 14 de l'Accord SMC donne des indications sur la manière dont le marché pertinent devrait être défini.[2167] Il ressort clairement des termes de cette disposition que le "marché pertinent" est lié au

---

[2164] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.72.

[2165] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.60.

[2166] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 149.

[2167] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Droits compensateurs visant les mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée* ("*Japon – DRAM (Corée)*"), WT/DS336/AB/R et Corr.1, adopté le 17 décembre 2007, paragraphe 173.

type de contribution financière considérée.[2168] Il nous apparaît que la conclusion que, lors d'un transfert de la propriété d'un producteur subventionné, l'"avantage" conféré par des contributions financières antérieures doit être réévalué en fonction du point de savoir si le nouveau propriétaire a acquis le producteur dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande implique une réévaluation de l'avantage conféré par la contribution financière initiale accordée au producteur en fonction d'un marché différent qui n'est pas lié à cette contribution financière, c'est-à-dire le marché sur lequel les nouveaux propriétaires sont en concurrence, avec d'autres investisseurs potentiels, pour faire l'acquisition du producteur. Nous ne voyons pas très bien pourquoi, simplement à cause d'un transfert de la propriété du producteur, le "marché pertinent" pour réévaluer l'avantage conféré par des contributions financières antérieures accordées à un producteur, quels que soient leur forme initiale et les points de repère du marché initiaux, devrait devenir le marché sur lequel les investisseurs potentiels acquièrent des titres ou actifs du producteur.[2169] Il nous apparaît donc que l'approche adoptée par le Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* pour déterminer l'avantage dans de telles circonstances est en contradiction avec l'approche de l'avantage prévue à l'article 14 de l'Accord SMC.

7.245 Les États-Unis font valoir que l'acceptation de l'argument des Communautés européennes aurait comme conséquence l'extinction constante des subventions accordées à des sociétés cotées en bourse, ce qui ouvrirait dans l'Accord SMC une faille importante que les Membres ne pouvaient en aucun cas avoir prévue.[2170] Les Communautés européennes font observer qu'elles n'ont pas allégué que les transactions publiques sur les actions d'EADS avaient réduit le montant d'une quelconque subvention; elles ont plutôt limité leurs arguments relatifs à l'extinction aux "ventes importantes réalisées par des actionnaires publics, industriels ou institutionnels, analogues aux types de ventes dont il {avait} déjà été constaté qu'elles éteignaient ou réduisaient l'avantage conféré par des contributions financières antérieures".[2171] Les Communautés européennes font valoir que la question de savoir si les ventes d'actions d'une société cotée en bourse réduiront le montant de l'"avantage" conféré à cette société aux fins de l'Accord SMC dépendra de facteurs comme le point de savoir si le prix des actions tient pleinement compte de la valeur résiduelle de toute subvention; le point de savoir si les vendeurs et les acheteurs font partie d'une unité économique avec la société ou sont des investisseurs en quête de revenus; le point de savoir si les vendeurs quittent complètement la société ou restent en partie propriétaires de l'unité économique; et le point de savoir si les anciens ou les

[2168] À titre d'exemple, l'article 14 b) dispose qu'une contribution financière sous forme de prêt ne sera pas considérée comme conférant un avantage à l'entreprise bénéficiaire, 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*. En d'autres termes, le libellé de l'article 14 b) donne à entendre que le "marché" pertinent pour évaluer si un avantage a été conféré par une contribution financière sous forme de prêt est un marché des prêts commerciaux.

[2169] Nous ne pouvons donc pas souscrire à l'avis du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, selon lequel ce sont les conditions commerciales dans lesquelles ces privatisations ont lieu "qui servent de point de repère pour évaluer l'avantage conféré au producteur privatisé, comme il est prévu à l'article 14 de l'Accord SMC"; paragraphe 7.72.

[2170] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 197 du Groupe spécial, paragraphe 177. Les incidences d'une réévaluation de l'existence d'un "avantage" dans le cas d'un transfert de propriété partiel ont été examinées par les États-Unis et les Communautés européennes dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, mais le Groupe spécial chargé d'examiner cette affaire n'a pas jugé nécessaire de traiter cette question; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.62.

[2171] CE, réponse à la question n° 197 du Groupe spécial, paragraphe 225.

nouveaux propriétaires ont d'autres activités économiques auxquelles l'avantage pourrait être transféré.[2172]

7.246 Nous pensons comme les États-Unis que si l'on souscrit au "principe" défendu par les Communautés européennes, à savoir qu'il est présumé que la vente d'un producteur dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande supprime tout avantage conféré par des contributions financières antérieurement accordées à ce producteur, rien ne permet véritablement d'établir une distinction entre les transactions dont les Communautés européennes allèguent qu'elles ont entraîné l'extinction d'une partie de l'avantage conféré par les contributions financières accordées aux différentes entités liées à Airbus dans le présent différend, d'une part, et les transactions quotidiennes sur les actions d'un producteur subventionné, d'autre part.[2173] La reconnaissance du principe selon lequel des transferts de la propriété sous-jacente d'un producteur subventionné éliminent de manière automatique ou présumée l'avantage conféré par des contributions financières antérieures accordées à ce producteur dans les cas où il peut être dit que les nouveaux propriétaires ont acquis leur participation dans le producteur dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande serait, selon nous, susceptible de vider de leur substance les disciplines relatives aux subventions de l'Accord SMC. C'est particulièrement évident dans les cas où le producteur subventionné est une société dont les actions sont cotées en bourse.

7.247 Pour les raisons qui précèdent, nous ne pouvons pas souscrire au raisonnement adopté par le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*. De plus, nous ne considérons pas que le raisonnement du Groupe spécial à cet égard ait été approuvé par l'Organe d'appel, en dehors des faits et circonstances spécifiques portés à sa connaissance, à savoir "un avantage résultant d'une contribution financière antérieure non récurrente accordée à une entreprise d'État dans le cas où, après une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, les pouvoirs publics transfèrent la totalité, ou l'essentiel, de la propriété et ne gardent aucune "participation majoritaire dans le producteur d'État privatisé"".[2174]

7.248 Par conséquent, dans le contexte des présentes constatations subsidiaires, dans 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, nous considérons qu'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 la propriété et ne gardent aucune participation majoritaire dans le producteur privatisé.

7.249 Les Communautés européennes ne font pas valoir que les transactions dont elles allèguent qu'elles ont entraîné l'"extinction" de subventions accordées à Airbus SAS satisfont à tous les critères

---

[2172] CE, réponse à la question n° 197 du Groupe spécial, paragraphe 225. Les Communautés européennes font observer que le Groupe spécial n'est pas invité à régler tous les problèmes possibles ni à édicter des règles générales sur ces questions.

[2173] États-Unis, réponse à la question n° 168 du Groupe spécial, paragraphe 214. Bien que les États-Unis aient soulevé la question des transferts de la propriété de sociétés cotées en bourse devant le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, celui-ci a jugé inutile de traiter cette question parce que toutes les déterminations contestées dont il avait été saisi avaient trait à des ventes par des pouvoirs publics de la totalité ou de l'essentiel de leurs participations dans les producteurs subventionnés concernés; paragraphe 7.62.

[2174] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 117; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.62.

susmentionnés. À titre d'exemple, elles ne font pas valoir, ni *a fortiori* démontrent, que les transactions en question (à l'exception des ventes d'actions d'EADS en bourse) ont été effectuées dans des conditions de pleine concurrence.[2175] Fait plus important, aucune des transactions en question ne comportait de transferts par les pouvoirs publics de la totalité ou de l'essentiel d'un producteur public, y compris une renonciation complète au contrôle. Il est clair que les émissions publiques d'actions d'Aérospatiale-Matra et d'EADS n'étaient pas des transactions dans lesquelles les pouvoirs publics concernés n'ont gardé "aucune participation majoritaire dans le producteur d'État privatisé".[2176]

7.250 Nous ne pouvons pas accepter l'argument des Communautés européennes selon lequel, 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 a appliqué le "principe" d'extinction aux "ventes progressives et partielles réalisées par tranches et non aux transferts de contrôle réalisés en une seule fois".[2177] Nous rappelons que, 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 a examiné la compatibilité de la nouvelle méthode de privatisation de l'USDOC et de son application à trois nouvelles déterminations faites dans le cadre d'un réexamen à l'extinction avec l'article VI:3 du GATT de 1994 et les articles 10, 14, 19.4, 21.1 et 21.3 de l'Accord SMC. L'une des privatisations en cause était la privatisation par les pouvoirs publics français d'Usinor, qui avait eu lieu par étapes sur une période de trois ans au moyen de quatre types d'émissions d'actions à quatre catégories différentes d'acheteurs.[2178] L'USDOC avait examiné séparément les transactions de vente relatives aux quatre catégories différentes d'émissions d'actions, et avait appliqué sa nouvelle méthode de privatisation à chacune des quatre catégories en question afin d'évaluer si les transactions de vente

---

[2175] La notion de "conditions de pleine concurrence" n'est pas définie dans l'Accord SMC. Toutefois, 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 a 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; paragraphes 7.133 et 7.134. Nous ne sommes pas convaincus, au vu des éléments de preuve dont nous disposons, que l'une quelconque des transactions auxquelles les Communautés européennes font référence au paragraphe 7.204 (autres que les ventes d'actions d'EADS en bourse) était une transaction effectuée dans des "conditions de pleine concurrence".

[2176] Bien que les pouvoirs publics français aient vendu une partie de leurs actions dans Aérospatiale-Matra au grand public en 1999, ils ont gardé (directement ou indirectement) une participation au capital d'environ 48 pour cent. De plus, ils ont exercé un contrôle sur Aérospatiale-Matra dans le cadre d'un accord de participation avec Lagardère (qui détenait 33 pour cent des actions d'Aérospatiale-Matra juste après l'émission publique) en plus de détenir ce qu'il était convenu d'appeler une action spécifique qui leur conférait des droits de veto spéciaux. De même, les pouvoirs publics français et Daimler-Chrysler ont continué de contrôler les opérations d'Airbus Industrie à la suite de l'émission publique d'actions de la nouvelle société EADS en 2000. Juste après l'émission publique d'actions d'EADS, 60 pour cent du capital social d'EADS était détenu en proportions égales par SOGEADE (société dans laquelle l'État français détenait une participation de 50 pour cent) et Daimler-Chrysler, qui contrôlaient conjointement EADS par le biais d'un partenariat contractuel, dans lequel les pouvoirs publics espagnols (par l'intermédiaire de la SEPI) exerçaient également des droits de vote; EADS Offering Memorandum, pièce EC-24, page 132.

[2177] CE, DDONC, paragraphe 59.

[2178] *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)*, paragraphe 7.107. Les offres avaient été faites à chacun des groupes suivants: i) les ressortissants français résidant en France et les ressortissants d'un pays des Communautés européennes ou de l'Espace économique européen résidant en France; ii) les salariés et les anciens salariés d'Usinor remplissant les conditions requises dans le monde entier; iii) les actionnaires stables comprenant divers investisseurs institutionnels, tant publics que privés; et iv) le grand public sur les marchés financiers français et international. L'USDOC avait déterminé que la privatisation d'Usinor avait été effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande à l'exception de l'émission d'actions aux salariés/anciens salariés, qui représentait 5,16 pour cent de la vente.

dans le cadre de chaque émission d'actions avaient été effectuées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande. En réponse à l'argument des Communautés européennes selon lequel le Groupe spécial initial avait examiné les facteurs des conditions de pleine concurrence et de la juste valeur marchande dans le contexte de la privatisation de l'entreprise dans son ensemble, le Groupe spécial de la mise en conformité a constaté qu'il n'y avait rien dans le rapport du Groupe spécial initial qui obligeait les autorités chargées de l'enquête à examiner les conditions d'une privatisation au regard de la *société dans son ensemble*.[2179] Le Groupe spécial de la mise en conformité a conclu qu'il ne jugeait pas l'analyse segmentée de la privatisation par les pouvoirs publics français effectuée par l'USDOC déraisonnable compte tenu des circonstances de la privatisation, et il a constaté qu'elle avait été appliquée d'une manière transparente.[2180] Nous ne pouvons trouver aucun élément dans le raisonnement ou le rapport du Groupe spécial de la mise en conformité qui vise à étendre ou à modifier la décision expresse de l'Organe d'appel en donnant à entendre que les transactions dans lesquelles les pouvoirs publics transfèrent moins que la totalité ou l'essentiel du producteur privatisé ou gardent une participation majoritaire dans le producteur privatisé sont présumées éteindre l'avantage conféré par les contributions financières accordées à ce producteur.[2181]

7.251 De plus, certaines des transactions mentionnées par les Communautés européennes au paragraphe 7.204 étaient des transferts de participation effectués non pas par des pouvoirs publics, mais par des particuliers. Les Communautés européennes soutiennent que le principe d'"extinction" s'applique également dans le cas de ventes entre parties privées. En particulier, elles se réfèrent à ce

---

[2179] *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)*, paragraphes 7.117 et 7.118.

[2180] *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)*, paragraphes 7.119 et 7.122.

[2181] Nous relevons que le raisonnement du Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* lui-même n'étaye pas l'application du principe d'"extinction" défendu par les Communautés européennes aux cas de transferts partiels, et non totaux, de la propriété d'un producteur subventionné. Nous rappelons que l'analyse du Groupe spécial reposait sur les conclusions juridiques suivantes: premièrement, l'avantage conféré par une contribution financière accordée à l'entreprise subventionnée (qui se traduit par une rentabilité accrue) est en rapport avec l'avantage conféré par cette contribution financière aux propriétaires de l'entreprise subventionnée (sous forme de meilleurs rendements de l'investissement dans l'entreprise subventionnée), de sorte que l'existence d'un "avantage" devrait être fondée sur une évaluation de l'avantage conféré au "bénéficiaire" (c'est-à-dire les propriétaires de l'entreprise subventionnée et l'entreprise subventionnée considérés *ensemble*); et, deuxièmement, le nouveau propriétaire de l'entreprise subventionnée a effectivement payé la valeur de la subvention dans le cadre du juste prix du marché payé, de sorte qu'il ne peut plus rester d'"avantage" dans l'unité propriétaire-entreprise "bénéficiaire". La deuxième conclusion ne peut être valable que dans le cas de la vente totale d'une entreprise subventionnée, c'est-à-dire lorsque de nouveaux propriétaires *remplacent* les anciens propriétaires. Cela tient au fait que dans le cas de la vente "partielle" d'une entreprise, il peut être présumé que le "bénéficiaire" dans le cadre analytique susmentionné serait constitué par le producteur subventionné *plus* le nouveau propriétaire *plus* le propriétaire (vendeur) existant, étant donné que ce propriétaire existant resterait propriétaire (quoique sa participation dans l'entreprise serait réduite) à la suite de la transaction. Du point de vue de cette unité propriétaire-entreprise "bénéficiaire", il n'y aurait aucune modification de l'avantage net lorsqu'un nouveau propriétaire achèterait une partie d'une entreprise à la juste valeur marchande parce que la juste valeur marchande payée par le nouveau propriétaire pour sa participation dans l'entreprise (somme qui comprendrait une valeur proportionnelle du subventionnement) serait payée au propriétaire vendeur et resterait donc dans l'unité propriétaire-entreprise "bénéficiaire". Lorsqu'il y a une nouvelle émission d'actions d'une entreprise subventionnée, au lieu de la vente par un propriétaire de moins de la totalité de ses parts d'un producteur, la juste valeur marchande des participations payée par les nouveaux souscripteurs (somme qui, selon le cadre analytique adopté par le groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, comprend une valeur proportionnelle du subventionnement) est payée à l'entreprise et reste donc également dans l'unité propriétaire-entreprise "bénéficiaire".

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

que l'Organe d'appel a dit dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, à savoir que le fait qu'une vente est une privatisation *affaiblit* la conclusion que l'avantage conféré par des subventions antérieures est toujours éteint, faisant observer que si la conclusion qu'un avantage a été éteint "peut-être défendable dans le contexte d'opérations entre deux parties privées effectuées sur des marchés raisonnablement concurrentiels", elle ne devrait pas créer une présomption irréfragable dans le contexte d'une privatisation.[2182] Selon les Communautés européennes, la déclaration de l'Organe d'appel donne à entendre que dans les ventes entre parties privées, dans lesquelles il est moins probable que le prix de vente soit influencé par l'intervention du vendeur sur le marché, il *peut* être présumé de manière irréfragable qu'une vente dans des conditions de pleine concurrence éteint l'avantage conféré par des subventions antérieures.

7.252 Nous ne considérons pas qu'il peut s'agir de ce que l'Organe d'appel entendait. Comme nous l'avons déjà dit, le principe voulant que des subventions accordées à un producteur soient éteintes chaque fois qu'il y a transfert de la propriété du producteur serait susceptible de vider de leur substance les disciplines relatives aux subventions de l'Accord SMC. De plus, nous avons du mal à comprendre, dans l'abstrait, comment la capacité des pouvoirs publics d'influencer le marché sur lequel la vente du producteur subventionné est effectuée influe sur la question de la persistance de l'"avantage" conféré par une contribution financière antérieurement accordée à ce producteur. Le premier aspect se rapporte à la question de savoir si la transaction de vente est effectivement réalisée à la "juste valeur marchande" et, partant, si une quelconque contribution financière accordée par la transaction dans laquelle les pouvoirs publics ont vendu leur participation dans le producteur subventionné conférait un avantage à l'acheteur.

7.253 On peut toutefois faire valoir que ce qui distingue les privatisations des ventes entre parties privées, ce sont les conséquences du transfert de propriété du secteur public au secteur privé. Comme le Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* l'a fait observer, une privatisation est un transfert de propriété très particulier et complexe, qui comporte la transformation fondamentale d'une entité appartenant à l'État et contrôlée par lui en une société appartenant au secteur privé et orientée vers le marché.[2183] À la suite d'une privatisation, il n'y a plus d'identité (d'un point de vue juridique ou économique) entre l'autorité qui accorde la subvention au producteur, le propriétaire du producteur subventionné et le producteur subventionné lui-même.

7.254 Il peut même être possible de qualifier une privatisation de "réalisation" par un Membre de la valeur marchande de ses "investissements" dans une entreprise donnée. Nous faisons observer que le Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* a reconnu le caractère unique des privatisations à cet égard:

> "De plus, comme la juste valeur marchande payée au producteur d'État est réputée inclure (*de facto*) la valeur du gain ou de l'avantage déjà obtenu, le Groupe spécial estime que l'opération de privatisation effectuée à la juste valeur marchande inclut le remboursement aux pouvoirs publics de la subvention telle qu'elle a été évaluée d'après le marché au moment de la privatisation."[2184]

7.255 Nous rejetons donc l'argument des Communautés européennes selon lequel les rapports des Groupes spéciaux et de l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Plomb et bismuth II* et

---

[2182] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 124.

[2183] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.60.

[2184] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Droits compensateurs concernant certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.72.

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

États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des Communautés européennes ont établi le "principe" selon lequel il est présumé que la vente dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande de la totalité ou d'une partie d'un producteur subventionné, que ce soit par les pouvoirs publics ou par un propriétaire du secteur privé, éteint l'avantage (ou une partie de celui-ci) conféré par des contributions financières antérieures accordées à cette entité. Par conséquent, nous jugeons que rien ne permet de constater que les transactions mentionnées au paragraphe 7.204 du présent rapport éteignent ou réduisent par ailleurs l'"avantage" conféré à Airbus SAS par les contributions financières accordées à Airbus Industrie ou à Airbus SAS.

7.256 Nous abordons maintenant l'argument connexe des Communautés européennes voulant que l'"extraction" de liquidités du bénéficiaire d'une subvention puisse, dans certaines circonstances, "éteindre" une partie de l'"avantage" conféré par des contributions financières antérieurement accordées au bénéficiaire, et l'argument additionnel voulant que ces "extractions" équivalent quand même au retrait d'une subvention conformément aux articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC.

e) Extraction de l'avantage et retrait des subventions

i) Introduction

7.257 Les Communautés européennes font valoir que deux opérations qui ont été effectuées en relation avec la création d'EADS en 2000 ont eu pour effet d'"extraire" ou de supprimer une partie de l'avantage conféré par toutes contributions financières ayant pu être accordées à Dasa et CASA. Elles font également valoir que les liquidités "extraites" suite à ces deux opérations peuvent être considérées comme des "retraits" d'une valeur équivalente de subventions antérieurement accordées aux fins des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC.

7.258 Les opérations qui comportaient ce qu'il est convenu d'appeler des "extractions de liquidités" sont i) la conservation par DaimlerChrysler, en tant qu'actionnaire de Dasa, de liquidités et quasi-liquidités juste avant le transfert par Dasa de ses actifs et activités relatifs aux LCA à EADS[2185]; et ii) la conservation par la SEPI (en tant qu'actionnaire de CASA) de liquidités et quasi-liquidités juste avant l'intégration de CASA dans EADS.[2186] Ce qu'il est convenu d'appeler les "extractions" faisait partie de la série d'opérations qui ont abouti au regroupement, en 2000, d'Aérospatiale-Matra, de Dasa et de CASA pour créer EADS et étaient une conséquence de l'accord conclu par les partenaires d'Airbus en vertu duquel les activités d'Aérospatiale-Matra, de Dasa et de CASA dans les secteurs de l'aéronautique, de l'espace et de la défense seraient transférées à EADS en échange

[2185] Les États-Unis contestent l'exactitude de l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'"extraction de liquidités" de Dasa s'élevait à **[***]** euros; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 200 du Groupe spécial, paragraphe 207. Les États-Unis font observer qu'il est dit dans le Mémorandum relatif à l'émission d'EADS que, dans le cadre de la mise en œuvre des accords relatifs à la création d'EADS, "des liquidités et quasi-liquidités de Dasa" d'un montant de 1 749 millions d'euros devaient être "conservées par DaimlerChrysler"; pièce EC-24, pages F-12 (note G) et F-79. Selon les États-Unis, il apparaît que le chiffre de **[***]** euros est basé sur une description donnée dans le Mémorandum relatif à l'émission d'EADS de la réorganisation interne de Dasa dans le cadre de laquelle la totalité de l'actif et du passif de Dasa, à l'exclusion de certains actifs, était transférée à une filiale de Dasa, que celle-ci transférerait ensuite à EADS. Un groupe d'"actifs exclus" (c'est-à-dire des actifs conservés par *Dasa*) était "un montant de liquidités de 3 133 millions d'euros"; pièce EC-24, page 142.

[2186] Selon le Mémorandum relatif à l'émission d'EADS, la SEPI a extrait un montant de 340 millions d'euros de CASA "au moyen d'une distribution de réserves et d'une réduction du capital". L'extraction de liquidités correspondant aux actionnaires de CASA autres que la SEPI s'élevait à 2,45 millions d'euros; EADS Offering Memorandum, daté du 9 juillet 2000, pièce EC-24, page 143.

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

d'actions représentant des parts convenues d'EADS.[2187] À titre de contexte, les Communautés européennes expliquent que les opérations ont été effectuées parce que la "valeur" des actifs et activités relatifs aux LCA de Dasa, et de CASA, transférées dans l'un et l'autres cas à EADS, devait cadrer avec les participations correspondantes exprimées en pourcentage que DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols devaient détenir dans EADS.[2188] En conséquence, DaimlerChrysler (en tant qu'actionnaire de Dasa) et la SEPI (en tant qu'actionnaire de CASA) ont conservé des liquidités et quasi-liquidités de Dasa et de CASA, respectivement, afin que les valeurs ajustées des transferts de Dasa et CASA à EADS cadrent avec les participations proportionnelles respectives de DaimlerChrysler et des pouvoirs publics espagnols dans EADS (c'est-à-dire 37,3 pour cent et 6,2 pour cent) qui avaient été convenues par les partenaires d'Airbus.

ii) Arguments des parties

Communautés européennes

7.259 Les Communautés européennes estiment qu'une situation économiquement analogue à celle dans laquelle l'avantage ou le gain conféré par une contribution financière est "éteint" par l'achat dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande d'un producteur subventionné est celle dans laquelle des liquidités sont "extraites" d'un producteur subventionné "d'une manière qui garantit qu'elles ne sont plus utilisées pour avantager la production dans la branche de production en cause".[2189] À l'appui de cet argument, les Communautés européennes font valoir que les décisions rendues par les Groupes spéciaux et 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* reposent sur le "bon sens économique – la valeur d'une société reflète la valeur résiduelle de toutes subventions qu'elle a pu recevoir"[2190] et que, compte tenu de cette affirmation, lorsque la valeur résiduelle d'une subvention est supprimée d'une société, la valeur de cette subvention est proportionnellement réduite.[2191] Selon les Communautés européennes:

> "En termes économiques, la position de l'entité de laquelle des liquidités sont extraites n'est plus améliorée de quelque manière que ce soit par le subventionnement antérieur. Pour cette raison, l'entité ne bénéficie plus de la capacité renforcée d'affronter la concurrence ou de générer des revenus pour ses actionnaires. Conformément au bon sens économique, une telle "extraction de liquidités" d'un

[2187] Les mesures juridiques par lesquelles les activités relatives aux LCA réalisées par les partenaires d'Airbus dans le cadre d'Airbus Industrie ont été regroupées dans la cadre d'EADS puis réorganisées dans le cadre d'Airbus SAS sont exposées dans la pièce jointe à la section VII.E.1, après le paragraphe 7.289. Bien que les Communautés européennes fassent référence au "transfert de Dasa à EADS", les éléments de preuve dont nous disposons montrent que l'entité Dasa n'a pas été elle-même transférée à EADS. Dasa est demeurée une filiale de DaimlerChrysler et un *actionnaire* d'EADS; EADS Offering Memorandum, daté du 9 juillet 2000, pièce EC-24, page 143. Avant l'intégration dans EADS, les actifs et activités relatifs aux LCA de Dasa avaient été réorganisés dans le cadre de différentes filiales, y compris i) une filiale appelée DaimlerChrysler Aerospace Beteiligungs GmbH, qui détenait 99,99 pour cent des actions de DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, qui détenait à son tour 37,9 pour cent des droits de participation dans Airbus GIE; et ii) une filiale appelée EADS Deutschland GmbH, à laquelle divers autres éléments d'actif et de passif de Dasa avaient été transférés. Ces filiales de Dasa avaient ensuite été transférées à EADS.

[2188] CE, PCE, paragraphes 253 et 254.

[2189] CE, PCE, paragraphe 224.

[2190] CE, réponse à la question n° 112 du Groupe spécial, paragraphe 317.

[2191] CE, réponse à la question n° 112 du Groupe spécial, paragraphe 317.

> bénéficiaire qui fait qu'il ne bénéficie plus de l'avantage antérieur est nécessairement aussi une forme d'élimination de l'avantage au sens de l'Accord SMC."[2192]

7.260 Les Communautés européennes font valoir que les transactions dans lesquelles des liquidités de Dasa et de CASA ont été "extraites" par leurs actionnaires respectifs (DaimlerChrysler et la SEPI) avant le tranfert de Dasa et CASA à EADS "rédui{sent} tous avantages conférés par les subventions pour CASA et Dasa jusqu'à concurrence du montant total de l'extraction".[2193] Selon les Communautés européennes, il convient de considérer que ces opérations comportent une "valeur retranchée" de ces entités et donc des liquidités conservées par les actionnaires de ces entités pour des activités sans lien avec la production de LCA. Plus précisément, les Communautés européennes font valoir que i) l'extraction par DaimlerChrysler de **[***]** de Dasa, au moyen de la conservation de liquidités et quasi-liquidités[2194]; et ii) l'extraction par la SEPI (l'entité par l'intermédiaire de laquelle les pouvoirs publics espagnols détenaient leur participation dans CASA) de 342 millions d'euros de CASA, au moyen d'une distribution de réserves et d'une réduction du capital[2195], ont réduit d'un montant correspondant tout "avantage" conféré par les subventions dont Dasa et CASA, respectivement, avaient pu bénéficier en juillet 2000.[2196]

7.261 Les Communautés européennes soutiennent qu'avant ces opérations, DaimlerChrysler était l'unique actionnaire de CASA, et les pouvoirs publics espagnols (par l'entremise de leur société holding, la SEPI), l'unique actionnaire de CASA. Selon les Communautés européennes, à la suite des opérations, DaimlerChrysler et la SEPI sont effectivement devenues des propriétaires minoritaires des actifs de Dasa et de CASA, respectivement, parce qu'ils ne détenaient plus leurs participations dans ces actifs qu'indirectement grâce à leur participation dans EADS, laquelle (dès 2001) détenait des parts d'Airbus SAS, qui détenait à son tour les participations dans les actifs et activités relatifs aux LCA de Dasa et de CASA (devenues Airbus Deutschland et Airbus España, respectivement).[2197] Les Communautés européennes soutiennent que, de ce fait, DaimlerChrysler et la SEPI "étaient fortement dissuadé{es} de réinjecter les liquidités extraites dans EADS, parce que cela les aurait obligé{es} à partager ces liquidités entre {elles} et avec tous les autres actionnaires d'EADS, au lieu de les conserver pour {elles}-mêmes".[2198]

7.262 De plus, les Communautés européennes font valoir que le remboursement ou l'"extraction" d'une subvention constitue un retrait d'une subvention aux fins des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC. Elles soutiennent que, même si l'extraction de liquidités de Dasa n'a pas "remboursé" aux pouvoirs publics allemands les subventions qui avaient été accordées à Dasa ou à Deutsche Airbus par les pouvoirs publics allemands ou d'autres autorités accordant des subventions des pouvoirs publics allemands, l'"avantage" conféré par ces subventions a malgré tout été supprimé ou repris. Elles font valoir que cette suppression ou cette reprise, si elle ne constitue pas un "remboursement" en tant que tel, est une forme de "retrait" d'une subvention au titre des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC.[2199]

7.263 Par contre, les Communautés européennes font valoir que l'"extraction" de CASA *est* visiblement un remboursement aux pouvoirs publics espagnols de subventions antérieurement

---

[2192] CE, PCE, paragraphe 225.
[2193] CC, PCE, paragraphe 263.
[2194] Comme il a été dit précédemment, les États-Unis estiment que le montant pertinent n'est que de 1 749 millions d'euros; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 200 du Groupe spécial, paragraphe 207.
[2195] Une somme de 2,4 millions d'euros a aussi été conservée et distribuée aux actionnaires de CASA autres que la SEPI.
[2196] CE, PCE, paragraphe 255.
[2197] CE, réponse à la question n° 199 du Groupe spécial, paragraphe 242.
[2198] CE, réponse à la question n° 199 du Groupe spécial, paragraphes 241 à 243.
[2199] CE, réponse à la question n° 200 du Groupe spécial, paragraphe 247.

accordées et, partant, constitue un retrait de ces subventions conformément aux articles 4.7 et 7.8.[2200] Elles soutiennent qu'il importe peu que les pouvoirs publics espagnols aient spécifiquement reçu les liquidités de CASA à titre de "remboursement" de subventions antérieures alléguées en tant que tel (c'est-à-dire en leur qualité d'entité ayant accordé ces subventions alléguées) ou à titre de versement de dividendes (c'est-à-dire en leur qualité d'actionnaire de CASA). Selon les Communautés européennes, "le fait de retrancher une valeur subventionnée de CASA équivaut toujours à un retrait de subventions antérieures, parce que cela revient à "supprimer" ou "reprendre" la contribution supplémentaire à la valeur de la société que représentent les subventions antérieures alléguées".[2201]

États-Unis

7.264 Les États-Unis font valoir que la théorie de l'"extraction" des Communautés européennes est incompatible avec l'un des principes fondamentaux des décisions rendues par les Groupes spéciaux et 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*, à savoir que les entités subventionnées et les actionnaires devraient habituellement être considérés comme un unique "bénéficiaire" aux fins de l'Accord SMC. Les États-Unis soutiennent que l'argument des Communautés européennes selon lequel les liquidités sont supprimées de l'entité subventionnée lorsqu'elles sont versées à l'actionnaire de cette entité montre que les Communautés européennes traitent en fait l'entité subventionnée et son actionnaire comme étant distincts l'un de l'autre.[2202] Les États-Unis soutiennent que "l'affirmation non étayée" des Communautés européennes selon laquelle les pouvoirs publics espagnols et DaimlerChrysler seraient fortement dissuadés, en tant qu'actionnaires minoritaires d'EADS, de réinjecter les liquidités extraites dans EADS est une justification insuffisante pour rompre l'unité actionnaire-société aux fins de cet aspect de l'analyse des subventions.[2203] De plus, les États-Unis font valoir que si l'argument des Communautés européennes était accepté, il serait assez simple d'"extraire" artificiellement des subventions à l'occasion de la vente dans des conditions autres que de pleine concurrence d'une société dans laquelle l'actionnaire vendeur garde une participation majoritaire. Pour y parvenir, l'actionnaire allouerait plus de liquidités à l'entité subventionnée avant de les "extraire".[2204]

7.265 Les États-Unis contestent également l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle le transfert de fonds ou d'autres actifs par le bénéficiaire d'une subvention à une entité autre que l'autorité qui a accordé la subvention peut constituer le "retrait" de la subvention aux fins de l'Accord SMC. Selon les États-Unis, les articles 4.7 et 7.8 ne sont pas rédigés à la voix passive; ils ne prescrivent pas simplement que les subventions soient retirées. Ils exigent plutôt que le *Membre qui accorde la subvention* la retire en ce sens que le "Membre doit de manière positive faire quelque chose en "supprim{ant}" ou en "repren{ant}" la subvention".[2205]

[2200] CE, DDONC, paragraphe 6.

[2201] CE, réponse à la question n° 200 du Groupe spécial, paragraphe 251.

[2202] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 199 du Groupe spécial, paragraphe 197.

[2203] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 199 du Groupe spécial, paragraphe 203.

[2204] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 199 du Groupe spécial, paragraphe 199. Les États-Unis font également observer que la théorie de l'extraction avancée par les Communautés européennes n'explique pas pourquoi il devrait être supposé que la valeur des subventions a été extraite (sur la base d'un euro pour un euro) lorsque des liquidités sont transférées à l'actionnaire. Ils font observer que l'argument des Communautés européennes suppose implicitement que chaque euro de liquidités extrait par DaimlerChrysler et CASA élimine un euro de subventions relatives aux LCA, en dépit du fait que la valeur de Dasa et de CASA avant leur transfert à EADS comprenait davantage que les subventions alléguées qu'elles avaient reçues (par exemple des bénéfices non distribués, des apports non subventionnés de capitaux, des actifs réévalués); États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 199 du Groupe spécial, paragraphes 200 à 202.

[2205] États-Unis, réponse à la question n° 222 du Groupe spécial, paragraphe 292.

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

iii) Évaluation par le Groupe spécial

"Extractions" de liquidités et extinction d'avantages conférés par des contributions financières antérieures

7.266 L'argument des Communautés européennes selon lequel l'"extraction" de liquidités de Dasa et de CASA avant le transfert de ces entités à EADS a éteint une partie de l'avantage conféré à Airbus SAS par les contributions financières accordées à ces entités repose sur la même approche de l'article 5 de l'Accord SMC que leur argument relatif à l'extinction, à savoir que pour qu'une subvention soit susceptible de causer des effets défavorables au sens de l'article 5, un Membre plaignant doit avoir démontré qu'une subvention dont l'existence a été constatée confère en outre un avantage "actuel" ou "persistant" à un bénéficiaire. Nous avons déjà indiqué que nous rejetions cette approche de l'évaluation des allégations d'effets défavorables au titre de l'article 5 de l'Accord SMC.[2206] Nous jugeons que nos constatations à cet égard sont suffisantes pour régler la question. Cependant, et pour garantir un règlement positif du présent différend dans le cas où nos constatations seraient infirmées en appel, nous jugeons approprié de formuler des constatations subsidiaires sur les arguments des Communautés européennes selon lesquels, dans le contexte d'une allégation au titre de la Partie III de l'Accord SMC, un avantage existant conféré par une contribution financière accordée à un bénéficiaire peut, dans certaines conditions, être éteint par la démonstration du fait que la valeur résiduelle d'un subventionnement antérieur a été "extraite" du bénéficiaire subventionné.

7.267 Par conséquent, nous exposons ci-après nos constatations subsidiaires sur la base d'une interprétation de l'article 5 qui obligerait un Membre plaignant à établir non seulement qu'il existe une subvention au titre de l'article 1.1 de l'Accord SMC, mais aussi que la contribution financière confère un avantage "actuel" ou "persistant" au bénéficiaire, en tant que condition préalable à la démonstration de ce qu'un Membre a causé, en recourant à cette subvention, des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre.

Constatation subsidiaire sur les "extractions" de liquidités

7.268 Nous examinons donc si les liquidités et quasi-liquidités conservées par DaimlerChrysler et la SEPI, les sociétés mères de Dasa et CASA, respectivement, avant le regroupement des actifs et activités de Dasa dans le secteur de l'aérospatiale, et des actions de CASA, dans le cadre d'EADS, peuvent être considérées comme ayant "supprimé la contribution supplémentaire à la valeur de {Dasa et CASA} que représentent les subventions antérieures alléguées", et comme "éteignant" l'avantage conféré à Airbus SAS par les contributions financières antérieures accordées à Dasa et CASA.

7.269 Les Communautés européennes ne font pas valoir que chaque fois que des liquidités sortent d'une société pour des raisons autres que des dépenses liées à la production (par exemple lors du versement de dividendes à des actionnaires), il est approprié de considérer que l'avantage conféré par des contributions financières antérieures accordées à cette société a été proportionnellement réduit. En fait, les Communautés européennes affirment qu'il existe des circonstances dans lesquelles une extraction de liquidités ne supprimerait pas l'avantage conféré par une subvention; à savoir dans les cas où la distribution de liquidités aurait eu lieu en l'absence de subvention ou dans les cas où la distribution ne constitue rien de plus qu'un "transfert de ressources entre une société et son unique propriétaire, lesquels forment une entité économique", surtout lorsque le propriétaire n'a pas d'autres entreprises auxquelles l'avantage pourrait être transféré.[2207]

[2206] *Voir* les paragraphes 7.194 à 7.200.
[2207] CE, réponse à la question n° 198 du Groupe spécial, paragraphe 236.

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

7.270 Bien qu'elles pensent comme les États-Unis que l'argent qui passe simplement de la société à la poche du propriétaire n'a pas réellement quitté l'unité société-actionnaire, les Communautés européennes font observer que dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, l'Organe d'appel a rejeté la conclusion du Groupe spécial selon laquelle aux fins de la détermination de l'existence d'un avantage au titre de l'Accord SMC, aucune distinction ne devait être faite entre une société et ses propriétaires.[2208] Selon les Communautés européennes, il peut y avoir des cas dans lesquels la participation d'un actionnaire dans une société évolue à un point tel que même si celui-ci demeure actionnaire, une extraction de liquidités de la société en faveur de l'actionnaire "met effectivement l'argent hors de portée de l'"unité société-actionnaire"".[2209]

7.271 Nous croyons comprendre que les Communautés européennes font valoir que, pour qu'un versement de liquidités réduise l'avantage conféré par des contributions financières antérieures accordées à une société, i) il doit y avoir un certain lien de causalité entre l'"extraction" de liquidités et la subvention, et ii) l'"extraction" doit effectivement mettre l'argent hors de portée de l'"unité société-actionnaire".[2210] Nous avons du mal à accepter l'affirmation selon laquelle un versement de liquidités par une société réduit l'avantage conféré par des contributions financières antérieures accordées à cette société dans les circonstances décrites par les Communautés européennes. Toutefois, même si nous admettions, pour les besoins de l'argumentation, que l'avantage conféré par des contributions financières antérieures pourrait être réduit ou éliminé par des "extractions" de liquidités dans les circonstances avancées par les Communautés européennes, nous n'estimons pas que les "extractions" de Dasa et de CASA fassent partie de ces circonstances, et nous rejetterions donc les arguments des Communautés européennes de toute façon.

7.272 Les Communautés européennes font valoir, conformément aux deux prescriptions dont elles affirment qu'elles sont pertinentes pour déterminer quand les avantages conférés par une subvention seront éteints par des "extractions" de liquidités, que: i) la valeur supplémentaire de Dasa et de CASA dépendait des subventions alléguées (et n'aurait pas pu être extraite en l'absence de ces subventions alléguées); et ii) les liquidités ont été supprimées de l'unité société-actionnaire dans les deux cas parce que les participations de DaimlerChrysler et des pouvoirs publics espagnols dans EADS après le regroupement étaient celles d'actionnaires minoritaires dans une entité plus importante (dans laquelle on peut supposer qu'ils étaient "fortement dissuadés" de réinjecter les liquidités extraites).

7.273 Toutefois, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve à l'appui de leur affirmation selon laquelle la valeur supplémentaire de Dasa et de CASA n'aurait pas pu être extraite en l'absence des subventions alléguées. Nous ne sommes pas convaincus par l'argument des Communautés européennes selon lequel lorsque des liquidités avaient été retirées de ces entités avant que ces dernières ne soient transférées à EADS, les versements "avaient nécessairement servi à extraire de la société toute valeur dont elle avait par ailleurs pu bénéficier, de sorte que toute contribution financière en cause ne conférait assurément plus d'avantage au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC".[2211] Comme les États-Unis le font observer, ce raisonnement part du principe que les liquidités "extraites" représentaient les subventions antérieurement accordées à Dasa et à CASA, et non des contributions à la situation de trésorerie de la société provenant d'autres sources (non subventionnées).[2212]

[2208] CE, réponse à la question n° 199 du Groupe spécial, paragraphe 240.
[2209] CE, réponse à la question n° 199 du Groupe spécial, paragraphe 241.
[2210] CE, réponse à la question n° 199 du Groupe spécial, paragraphe 241.
[2211] CE, réponse à la question n° 112 du Groupe spécial, paragraphe 320.
[2212] États-Unis, DCE, paragraphe 542.

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

7.274 S'agissant du deuxième critère, les Communautés européennes font valoir que DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols ont extrait les liquidités de Dasa et de CASA alors qu'ils étaient chacun l'unique actionnaire de l'entité considérée.[2213] Elles font en outre valoir qu'après avoir extrait les liquidités, DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols avaient chacun vendu le reste des actifs de Dasa et de CASA à EADS et "n'étaient plus les seuls détenteurs de ces actifs".[2214] Les Communautés européennes soutiennent qu'en tant qu'actionnaires minoritaires d'EADS (DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols détenaient 30 pour cent et 5,5 pour cent, respectivement, d'EADS), DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols étaient "fortement dissuadés de réinjecter les liquidités extraites dans EADS, parce que cela les aurait obligés à partager ces liquidités entre eux et avec tous les autres actionnaires d'EADS, au lieu de les conserver pour eux-mêmes".[2215]

7.275 Nous considérons qu'il s'agit d'une évaluation incomplète et inexacte des réalités économiques des deux opérations. 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.[2216] 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.[2217] 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] Par conséquent, s'agissant de l'unité économique engagée dans la production de LCA d'Airbus, nous rejetons d'un point de vue factuel l'affirmation selon laquelle les "extractions" de liquidités par DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols ont sorti les liquidités de l'"unité société-actionnaire".

7.276 Par conséquent, même en supposant pour les besoins de l'argumentation qu'un versement de liquidités par le bénéficiaire d'une subvention puisse éventuellement réduire l'avantage conféré par les

[2213] Dans les faits, les éléments de preuve dont nous disposons montrent que les pouvoirs publics espagnols n'étaient pas l'unique actionnaire de CASA. Au moment de la transaction concernant EADS, Dasa détenait 0,71 pour cent des actions de Casa, qu'elle a fournies à EADS; EADS Offering Memorandum, 9 juillet 2000, pièce EC-24, page 142.

[2214] CE, réponse à la question n° 199 du Groupe spécial, paragraphe 242. Nous supposons que les Communautés européennes emploient le terme "actifs" d'une manière générale pour désigner les actifs et activités relatifs aux LCA de Dasa et de CASA. Les éléments de preuve dont nous disposons montrent que les pouvoirs publics espagnols ont échangé les *actions* qu'ils détenaient dans CASA (et non les actifs de CASA) contre des actions d'EADS, tandis que Dasa (et non DaimlerChrysler) a transféré à EADS des actions de ses filiales réorganisées et sa participation dans CASA en échange d'actions d'EADS; EADS Offering Memorandum, 9 juillet 2000, pièce EC-24, page 140.

[2215] CE, réponse à la question n° 199 du Groupe spécial, paragraphe 243.

[2216] EADS Offering Memorandum, 9 juillet 2000, pièce EC-24, pages 132 et 133.

[2217] *Voir* la pièce jointe à la section VII.E.1, après le paragraphe 7.289.

[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 pour cent 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 essentiellement de même nature que celui qu'ils avaient précédemment exercé sur ces activités en tant que membres du consortium Airbus Industrie.

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

contributions financières antérieures accordées à ce bénéficiaire aux conditions mentionnées par les Communautés européennes, nous ne considérons pas que les "extractions" de Dasa et CASA satisfont à ces conditions. Nous rejetterions donc, en définitive, les arguments relatifs à l'"extraction" avancés par les Communautés européennes même si nous acceptions les arguments plus généraux qu'elles avancent au sujet des conditions auxquelles l'avantage conféré par des contributions financières antérieures accordées à un producteur subventionné pourrait être réduit ou éliminé par l'"extraction" de liquidités de ce producteur.

7.277 Il n'est pas nécessaire que nous nous prononcions sur le fond des arguments plus généraux des Communautés européennes sur le point de savoir si, et dans l'affirmative à quelles conditions, l'avantage conféré par des contributions financières antérieures accordées à un producteur subventionné pourrait être considéré comme ayant été réduit ou éliminé par l'"extraction" de liquidités de cette entité. Nous formulons toutefois une dernière observation, à savoir que dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, l'Organe d'appel a reconnu qu'une contribution financière accordée aux propriétaires d'une entreprise pouvait malgré tout conférer un avantage à la fabrication, à la production ou à l'exportation d'un produit, ainsi qu'il est prévu à l'article VI:3 du GATT de 1994.[2219] Cela dit, il est difficile de voir comment une entreprise pourrait éliminer une subvention simplement en transférant des fonds à ses propriétaires.[2220]

"Extractions" de liquidités et "retrait" de subventions au sens des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC

7.278 Nous examinons maintenant si la conservation de liquidités et quasi-liquidités par DaimlerChrysler et la SEPI, respectivement, avant le regroupement des actifs et activités de Dasa dans le secteur de l'aérospatiale, et des actions de CASA, dans le cadre d'EADS peut être considérée comme équivalant au "retrait" des subventions accordées à Dasa ou CASA au sens des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC.[2221]

7.279 S'agissant de ce qu'il est convenu d'appeler l'"extraction" de liquidités de Dasa, qui, selon les Communautés européennes, équivaut au retrait d'une subvention, nous faisons observer que les liquidités et quasi-liquidités ont été conservées par DaimlerChrysler (c'est-à-dire Dasa), et n'ont pas été transférées aux pouvoirs publics allemands. Les Communautés européennes indiquent qu'elles ne font pas valoir que l'"extraction" de liquidités par DaimlerChrysler constitue le "remboursement" de subventions accordées à Dasa et Deutsche Airbus par l'autorité accordant les subventions, c'est-à-dire les pouvoirs publics allemands.[2222] Elles soutiennent toutefois qu'il y a des circonstances dans lesquelles le transfert de fonds ou d'autres actifs par le bénéficiaire d'une subvention à une entité *autre que l'autorité accordant la subvention* pourrait quand même constituer un "retrait" de la subvention aux fins de l'Accord SMC.[2223] Ces circonstances comprendraient, selon les Communautés européennes, les distributions de liquidités provenant d'une entreprise antérieurement subventionnée

[2219] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 115.

[2220] À cet égard, les États-Unis font observer, à bon droit selon nous, que le fait de constater que des subventions sont "extraites" au moyen d'un transfert d'argent d'une entreprise subventionnée vers son propriétaire reviendrait à créer des possibilités de blanchiment de subventions; États-Unis, DCE, paragraphe 549.

[2221] CE, PCE, paragraphes 253 et 254; CE, réponse à la question n° 200 du Groupe spécial, paragraphes 248 et 249.

[2222] Communautés européennes, déclaration orale confidentielle à la deuxième réunion avec le Groupe spécial ("CE, DDOC"), paragraphe 5.

[2223] CE, réponse à la question n° 222 du Groupe spécial, paragraphe 558.

aux propriétaires de cette entreprise, à condition que le transfert entraîne la suppression de la "valeur supplémentaire apportée au bénéficiaire par la subvention".[2224]

7.280 Selon les États-Unis, le "retrait" d'une subvention exige que le *Membre* accordant une subvention agisse de manière positive pour supprimer ou reprendre la subvention. Les États-Unis font observer que, même si le Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II (article 21:5 – États-Unis)* a constaté que le remboursement d'une subvention par le bénéficiaire était une façon pour "un Membre accordant une subvention de procéder au retrait de la subvention", le "remboursement" en question était une restitution aux pouvoirs publics accordant la subvention, ceux-ci n'accordant rien en échange.[2225] Les États-Unis font également observer que leur interprétation du terme "retirer" aux fins des articles 4.7 et 7.8 n'exclut pas d'autres moyens par lesquels les Membres peuvent se mettre en conformité avec l'Accord SMC; ainsi, au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC, un Membre dont il a été constaté qu'il causait des effets défavorables en recourant à des subventions peut aussi "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables". De plus, ils soutiennent que la vente d'une entité subventionnée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande portant sur la totalité ou l'essentiel de l'entité pourrait entraîner l'"extinction" des subventions et, partant, constituer une situation qui "éviterait au Membre de devoir entreprendre une autre action pour se mettre en conformité avec les obligations énoncées dans l'Accord SMC".[2226]

7.281 Le "retrait" d'une subvention est la mesure corrective prévue à l'article 4.7 (en ce qui a trait aux subventions prohibées) et est l'une des deux mesures correctives prévues à l'article 7.8 (en ce qui a trait aux subventions pouvant donner lieu à une action). Dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II (article 21:5 – États-Unis)*, le Groupe spécial a constaté que la recommandation visant à "retirer la subvention" prévue à l'article 4.7 de l'Accord SMC ne se limitait pas à une action prospective uniquement, mais pouvait englober le remboursement de la subvention prohibée.[2227]

7.282 Dans l'affaire *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)*, l'Organe d'appel a analysé le sens du terme "retirer" à l'article 4.7 de l'Accord SMC comme suit:

> "{N}ous notons premièrement que ce mot a été défini comme signifiant "supprimer" ou "reprendre" et "reprendre quelque chose dont on a profité; enlever". Cette définition donne à penser que le "retrait" d'une subvention au titre de l'article 4.7 de l'Accord SMC désigne la "suppression" ou la "reprise" de cette subvention."[2228]

Dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II (article 21:5 – États-Unis)*, le Groupe spécial a déterminé que le sens ordinaire de "retirer la subvention" à l'article 4.7 pouvait englober le fait de "reprendre" ou de "supprimer" la contribution financière dont il avait été constaté qu'elle donnait lieu à une subvention prohibée.[2229]

[2224] CE, réponse à la question n° 222 du Groupe spécial, paragraphe 559.

[2225] États-Unis, réponse à la question n° 222 du Groupe spécial, paragraphe 293.

[2226] États-Unis, réponse à la question n° 222 du Groupe spécial, paragraphe 292, note de bas de page 382.

[2227] 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* ("*Australie – Cuir pour automobiles II (article 21:5 – États-Unis)*"), WT/DS126/RW et Corr.1, adopté le 11 février 2000, paragraphe 6.39.

[2228] 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* ("*Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)*"), WT/DS46/AB/RW, adopté le 4 août 2000, paragraphe 45.

[2229] Rapport du Groupe spécial *Australie – Subventions accordées aux producteurs et exportateurs de cuir pour automobiles* ("*Australie – Cuir pour automobiles II*"), WT/DS126/R, adopté le 16 juin 1999, paragraphe 6.27.

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

7.283 Nous ne jugeons pas nécessaire d'examiner en détail les arguments des États-Unis quant aux situations qui constitueraient le "retrait" d'une subvention aux fins des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC. Nous ne sommes pas convaincus par l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle il pourrait y avoir "retrait" d'une subvention dans le cas où une entreprise antérieurement subventionnée distribue des liquidités à ses propriétaires *à condition que* le transfert entraîne la suppression de la "valeur supplémentaire apportée au bénéficiaire par la subvention". En tout état de cause, nous ne considérons pas que, dans les faits, il puisse être dit que l'"extraction" de liquidités de Dasa a "supprimé la valeur supplémentaire" des subventions accordées à Dasa et, partant, à Airbus Industrie. Comme il a été mentionné plus haut, compte tenu des circonstances entourant le transfert à EADS des actifs et activités relatifs aux LCA de Dasa, et plus précisément, de la relation entre DaimlerChrysler, Dasa et Airbus Industrie avant l'"extraction", et entre DaimlerChrysler, Dasa et EADS juste après l'"extraction" et les transferts à EADS, nous ne voyons rien qui nous permette de conclure que la "valeur supplémentaire" de toute subvention accordée à Dasa et, partant, à Airbus Industrie a été supprimée par l'"extraction" de liquidités.

7.284 Nous rejetons également l'argument relatif au retrait avancé par les Communautés européennes en ce qui concerne les liquidités et quasi-liquidités conservées par la SEPI (en tant qu'actionnaire de CASA) avant le transfert de CASA à EADS. Les Communautés européennes ont reconnu qu'un transfert de fonds à l'autorité accordant la subvention par le bénéficiaire de la subvention ne devrait pas être considéré comme le "remboursement" ou le retrait de la subvention dans les cas où: i) "l'autorité accordant la subvention fournit une chose d'égale valeur en échange de liquidités ou d'autres actifs provenant du bénéficiaire de la subvention"; ou ii) l'autorité accordant la subvention est propriétaire de l'entité subventionnée et n'a pas "quitté l'unité société-actionnaire".[2230] Nous jugeons que l'extraction de liquidités de CASA relève clairement des *deux* circonstances spécifiques dont les Communautés européennes elles-mêmes ont dit qu'elles n'entraînaient pas le retrait d'une subvention aux fins des articles 4.7 et 7.8.

7.285 Premièrement, c'est la SEPI qui a procédé à ce qu'il est convenu d'appeler l'"extraction" de 340 millions d'euros de CASA en échange d'une réduction du capital social de CASA (afin de donner à CASA une valeur adéquate aux fins de son intégration dans EADS). En d'autres termes, les pouvoirs publics espagnols (par l'entremise de la SEPI) "ont fourni une chose d'égale valeur" (c'est-à-dire la réduction du capital de leur filiale CASA) en échange des liquidités de CASA. Deuxièmement, compte tenu des circonstances du regroupement des partenaires français, allemand et espagnol d'Airbus dans le cadre d'EADS (dans laquelle la SEPI a continué d'exercer par le biais du partenariat contractuel de contrôle d'EADS le même contrôle qu'elle exerçait au moyen de sa participation dans Airbus GIE détenue par CASA), nous ne considérons pas que les liquidités "extraites" ont "quitté l'unité société-actionnaire" d'une manière économiquement pertinente.

f) Conclusion

7.286 En résumé, aux fins de notre évaluation des allégations formulées par les États-Unis au titre de l'article 5 de l'Accord SMC, nous estimons qu'Airbus SAS est le même producteur de LCA d'Airbus que le consortium Airbus Industrie. Nous ne jugeons pas nécessaire que les États-Unis démontrent de manière affirmative qu'il y a "transmission" à Airbus SAS de l'avantage conféré par les contributions financières qui avaient été accordées à Airbus Industrie (y compris les partenaires d'Airbus et Airbus GIE et leurs sociétés affiliées) avant 2001 pour établir des éléments *prima facie* au titre de l'article 5 de l'Accord SMC.

[2230] CE, réponse à la question n° 222 du Groupe spécial, paragraphe 560.

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

7.287 Nous ne jugeons pas non plus nécessaire que les États-Unis démontrent qu'il y a "persistance" des avantages conférés par les contributions financières antérieures accordées à Airbus Industrie ou Airbus SAS en tant que condition préalable à l'établissement du fait que les Communautés européennes ont causé, en recourant à une subvention visée aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier, des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis, conformément à l'article 5 de l'Accord SMC.

7.288 Nous rejetons donc les arguments des Communautés européennes selon lesquels i) les avantages conférés par certaines contributions financières accordées à Airbus Industrie ou Airbus SAS ont été éteints par les opérations dont il est allégué qu'elles ont été effectuées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande qui sont énumérées au paragraphe 7.204 du présent rapport; et ii) ce qu'il est convenu d'appeler les "extractions" de liquidités et quasi-liquidités de Dasa et de CASA, par DaimlerChrysler et la SEPI respectivement, ont effectivement éteint une partie des avantages antérieurement conférés par les contributions financières qui avaient été accordées à Dasa et à CASA.

7.289 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.

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

PIÈCE JOINTE À LA SECTION VII.E.1: HISTORIQUE DE LA SOCIÉTÉ AIRBUS

1. Le consortium Airbus Industrie: 1970-2000[2231]

1. Dès leur constitution en 1970 jusqu'à la création d'Airbus SAS en 2001, les "sociétés Airbus" ont été organisées en un consortium de constructeurs nationaux de l'industrie aérospatiale européenne. Le consortium Airbus (Airbus Industrie) a été créé à l'origine en 1970 sous la forme d'un *Groupement d'intérêt économique* (Airbus GIE) entre le constructeur aéronautique français, Aérospatiale Société Nationale Industrielle (Aérospatiale)[2232] et le constructeur aéronautique allemand, Deutsche Airbus GmbH (Deutsche Airbus).[2233] Le constructeur aéronautique espagnol, Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), est devenu membre d'Airbus Industrie en 1971.[2234] British Aerospace Corporation, un constructeur aéronautique britannique, a par la suite rejoint le consortium en 1979.[2235]

[2231] Aux fins de l'analyse ci-après, l'expression "Airbus Industrie" désigne le consortium Airbus, c'est-à-dire Airbus GIE et les partenaires d'Airbus collectivement. Lorsque nous faisons référence à l'entité juridique Airbus GIE, indépendamment des partenaires d'Airbus, nous employons l'expression "Airbus GIE".

[2232] Aérospatiale a été créée en 1970 par la fusion de trois sociétés aéronautiques françaises, Sud Aviation, Nord Aviation et 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 1998 pour former Aérospatiale-Matra S.A. (Aérospatiale-Matra). L'État français a vendu certaines de ses parts dans Aérospatiale-Matra dans le cadre d'une émission publique d'actions en 1999. En 2000, Aérospatiale-Matra 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'Aérospatiale-Matra 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 Aérospatiale-Matra S.A. (Aérospatiale-Matra); CE, PCE, paragraphes 52 et 53.

[2233] 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); pièce EC-26. MBB détenait à l'origine 60 pour cent des parts de Deutsche Airbus, et Dornier et VFW 20 pour cent 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, de Hambourg et de Brême détenaient 52,3 pour cent du capital de MBB; rapport de la *Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 138. 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 pour cent de Dasa depuis 1992. En 2000, Dasa a fusionné avec Aérospatiale-Matra 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; CE, PCE, paragraphes 54 à 56.

[2234] CASA a été créée en 1923. Elle était la plus grosse entreprise espagnole du secteur de l'industrie aérospatiale et de la défense. CASA était détenue à 99 pour cent par la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), une société holding publique 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; CE, PCE, paragraphes 57 et 58.

[2235] 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. Le Royaume-Uni a vendu 51,57 pour cent de ses parts dans British Aerospace PLC dans le cadre d'une émission publique d'actions 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

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

2. Airbus Industrie était enregistrée en droit français en tant que "*Groupement d'intérêt économique*". Un GIE est en droit français une personne morale dont le statut permet à ses membres de mener collectivement certaines activités économiques tout en conservant leur identité juridique distincte, et qui n'a pas de but lucratif. Un GIE a une personnalité juridique distincte de celle de ses membres, bien qu'à d'autres égards, il ressemble à un partenariat. Ainsi, les bénéfices et les pertes d'Airbus Industrie sont répartis entre les partenaires d'Airbus en fonction de leurs droits de participation.[2236] Dans le cadre de cet arrangement de partenariat, les partenaires d'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.[2237] L'entité Airbus 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.

3. Entre 1979 et 2000, les quatre membres d'Airbus Industrie (ci-après, les partenaires d'Airbus) détenaient les participations suivantes dans le consortium Airbus Industrie (directement ou indirectement, par l'entremise de différentes entités constituées en sociétés dans la juridiction des partenaires d'Airbus): Aérospatiale (37,9 pour cent); Deutsche Airbus AG (37,9 pour cent); CASA (4,2 pour cent); et British Aerospace PLC (20 pour cent).[2238] Le diagramme ci-après montre la structure d'Airbus GIE entre 1979 et 2000.

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 pour cent des parts d'Airbus SAS; CE, PCE, paragraphes 59 à 61.

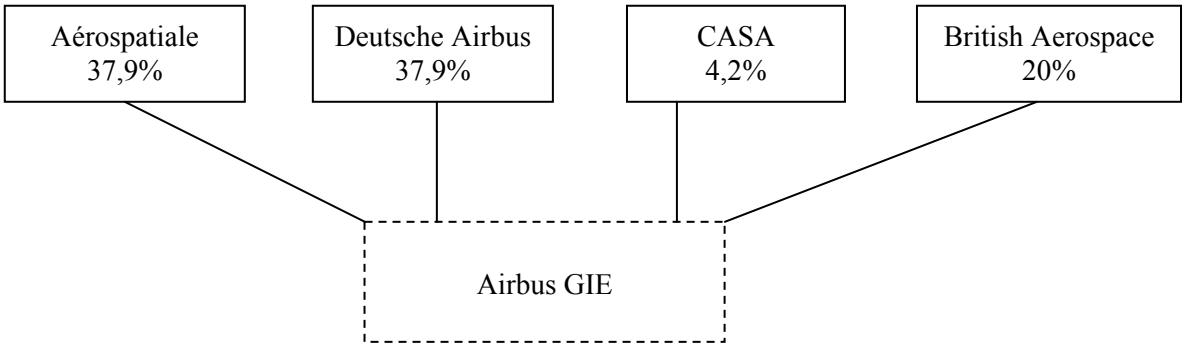
[2236] *Voir* le rapport du Groupe spécial du GATT, *Programme d'assurance contre le risque de change mis en place par l'Allemagne pour Deutsche Airbus* ("*CEE – Airbus*"), 4 mars 1992, non adopté, *SCM/*142, paragraphe 2.6.

[2237] 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 l'adaptation aux besoins des clients 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 train avant et la trappe de train d'atterrissage pour la famille A300/A310 ainsi que les portes passagers pour la famille A330/A340; *voir* Aérospatiale-Matra Offering Memorandum, 25 mai 1999, pièce EC-53, pages 90 et 91.

[2238] Deux autres sociétés aéronautiques européennes, Fokker et Belairbus, ont participé à certains programmes d'Airbus en tant que constructeurs associés, mais ne sont pas devenues des partenaires dans le cadre d'Airbus GIE.

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

Structure d'Airbus Industrie entre 1979 et 2000[2239]



2. Regroupement des activités des partenaires d'Airbus dans le cadre d'EADS en 2000

4. En juillet 2000, les partenaires français, allemand et espagnol d'Airbus ont fusionné leurs activités dans les secteurs de l'aéronautique, de l'espace et de la défense en transférant la totalité des actions des filiales d'Aérospatiale-Matra et de Dasa, respectivement, et la totalité des actions de CASA, à la nouvelle société European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS), société à responsabilité limitée publique (*naamloze vennootschap*) organisée conformément aux lois des Pays-Bas.[2240] Avant ces transferts, Aérospatiale-Matra et Dasa avaient chacune procédé à des réorganisations internes des filiales dans lesquelles elles détenaient l'actif et le passif liés à leurs activités relatives et non relatives à Airbus.[2241] Les transferts avaient été effectués en échange d'actions d'EADS attribuées proportionnellement aux valeurs relatives des transferts respectifs d'Aérospatiale-Matra, de Dasa et de la SEPI.[2242] Juste après ces opérations, environ 60 pour cent du

[2239] En 1998, Aérospatiale et Matra Hautes Technologies ont fusionné pour former Aérospatiale-Matra S.A.; voir la note de bas de page 2054. En 1989, Daimler-Benz a pris le contrôle de la société mère de Deutsche Airbus, MBB; voir la note de bas de page 2055. En 1999, British Aerospace a fusionné avec Marconi Electronic Systems pour former BAE Systems; voir la note de bas de page 2057.

[2240] Les actions d'EADS sont cotées en bourse à Paris, à Francfort et en Espagne.

[2241] Aérospatiale Matra Airbus était la filiale d'Aérospatiale-Matra qui détenait l'actif et le passif liés à Airbus d'Aérospatiale-Matra, y compris sa participation de 37,9 pour cent dans Airbus GIE. D'autres filiales d'Aérospatiale-Matra détenaient des actifs qui n'étaient pas liés aux activités relatives aux LCA d'Aérospatiale-Matra, comme les activités d'Aérospatiale-Matra dans les secteurs des hélicoptères, de la défense, du transport spatial, des satellites et des télécommunications. Les activités de Dasa relatives à Airbus avaient été groupées dans une filiale appelée DaimlerChrysler Aerospace Airbus Beteiligungs GmbH, qui détenait 99,99 pour cent des actions de DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, qui détenait à son tour une participation de 37,9 pour cent dans Airbus GIE. Dasa détenait séparément une participation directe de 0,71 pour cent dans CASA, qu'elle a également transférée à EADS dans le cadre des opérations de regroupement. L'actif et le passif se rapportant aux activités autres que celles relatives à Airbus étaient groupés dans d'autres filiales de Dasa, à l'exception: i) du passif ayant trait aux aéronefs Dornier; ii) de l'ensemble des créances et des dettes concernant le groupe Fokker; iii) des participations de Dasa AG dans MTU, Temic Telefunken microelectronic GmbH and debis AirFinance B.V.; iv) de liquidités d'un montant de 3 133 millions d'euros; EADS Offering Memorandum, 9 juillet 2000, pièce EC-24, pages 140 à 144.

[2242] Aérospatiale-Matra a par la suite été liquidée, de sorte que les actions d'EADS qui lui avaient été attribuées ont été distribuées par Aérospatiale-Matra à ses propres actionnaires au moment même de sa liquidation sur la base d'une action d'EADS pour chaque action d'Aérospatiale-Matra. Concurremment à ces opérations, EADS a émis des actions, et l'État français, Lagardère et les institutions financières françaises BNP PARIBAS et AXA ont vendu des actions d'EADS, dans le cadre d'une émission publique d'actions; EADS Offering Memorandum, 9 juillet 2000, pièce EC-24, pages 140 à 144.

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

capital social d'EADS était détenu en proportions égales par DaimlerChrysler et la SOGEADE[2243], qui contrôlaient conjointement EADS par le biais d'un partenariat contractuel de droit néerlandais.[2244]

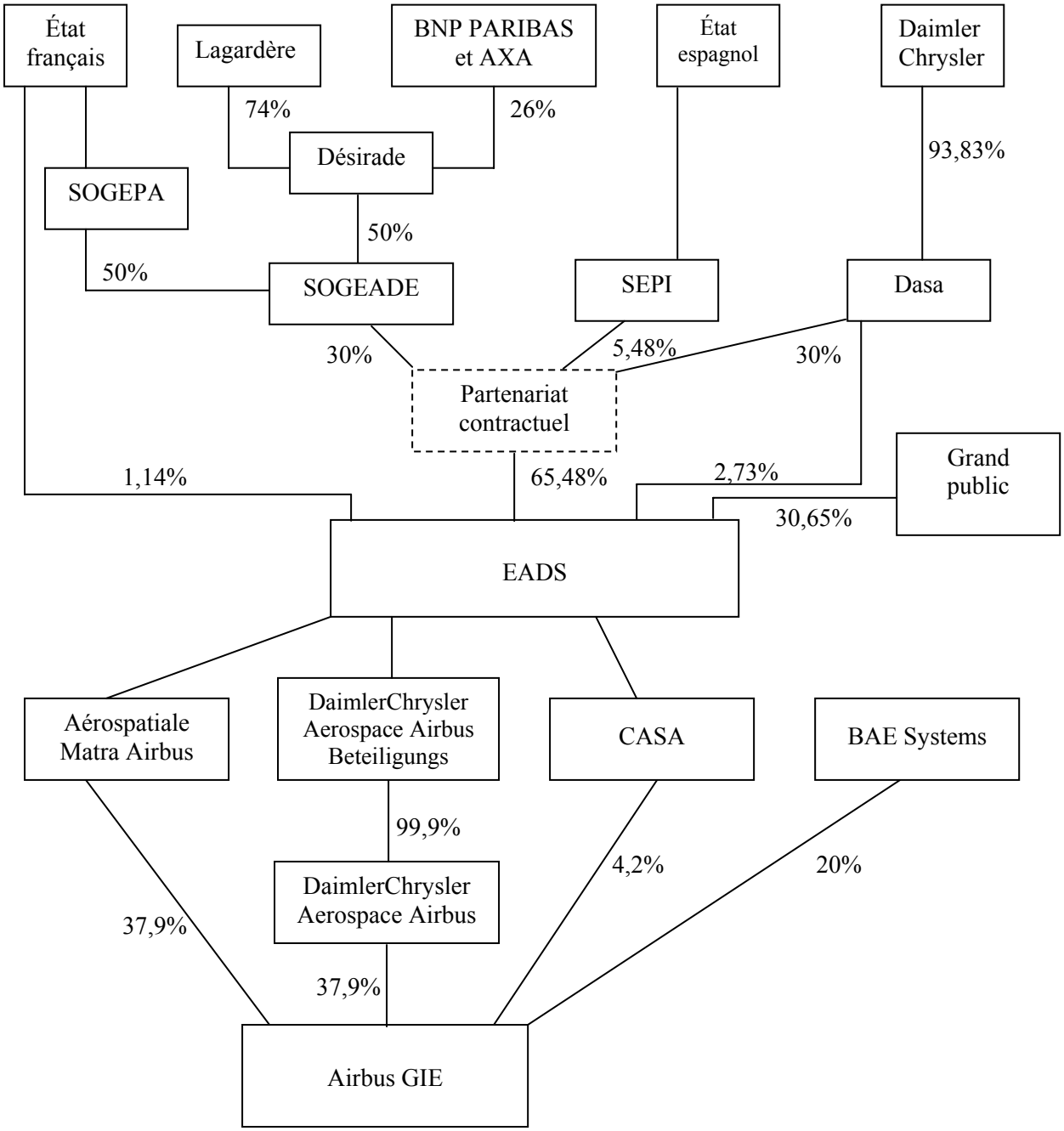
5. Juste après ces transactions, EADS détenait toutes les filiales d'Aérospatiale-Matra et de Dasa qui étaient auparavant chargées des activités de conception, d'ingénierie, de construction et de production relatives à Airbus situées en France et en Allemagne, ainsi que la totalité des actions de l'ancien partenaire espagnol d'Airbus, CASA. EADS détenait aussi (par l'intermédiaire de ses filiales) les participations dans Airbus GIE qui étaient auparavant détenues par Aérospatiale-Matra, Dasa et CASA. EADS était pour sa part contrôlée, dans le cadre d'un partenariat contractuel, par les anciens propriétaires d'Aérospatiale-Matra, de Dasa et de CASA. BAE Systems continuait de détenir sa participation de 20 pour cent dans Airbus GIE.

[2243] La Société de gestion de l'aéronautique, de la défense et de l'espace (SOGEADE) est une société en commandite par actions française. La SOGEADE est détenue à 50 pour cent par l'État français (par l'intermédiaire d'une société holding publique, la Société de Gestion de Participations Aéronautique (SOGEPA)) et à 50 pour cent par le groupe Lagardère; EADS Offering Memorandum, 9 juillet 2000, pièce EC-24, pages 137 et 138.

[2244] La SEPI exerçait également son droit de vote lié à sa participation de 5,48 pour cent dans EADS par le biais de ce partenariat contractuel; EADS Offering Memorandum, 9 juillet 2000, pièce EC-24, page 132.

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

6. La structure du capital d'EADS, et des anciens partenaires d'Airbus et d'Airbus GIE, juste après ces transactions est représentée ci-après.[2245]



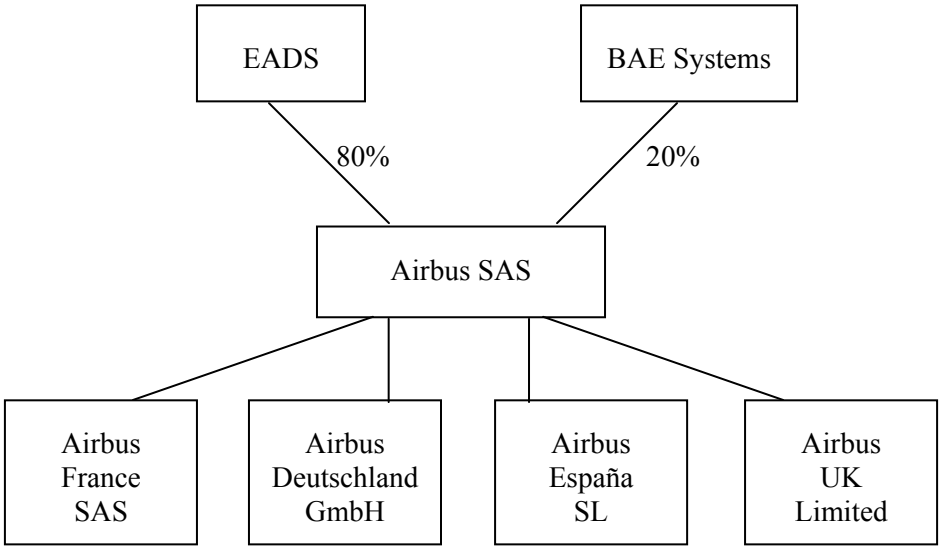
[2245] EADS Offering Memorandum, 9 juillet 2000, pièce EC-24, page 132. La partie du diagramme qui décrit les participations dans Airbus GIE est établie à partir des renseignements figurant dans le document EADS Offering Memorandum du 9 juillet 2000, pièce EC-24, pages 38, 65, 74, 141 et 142.

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

3. Dissolution d'Airbus Industrie et regroupement de ses activités dans le cadre d'Airbus SAS en 2001

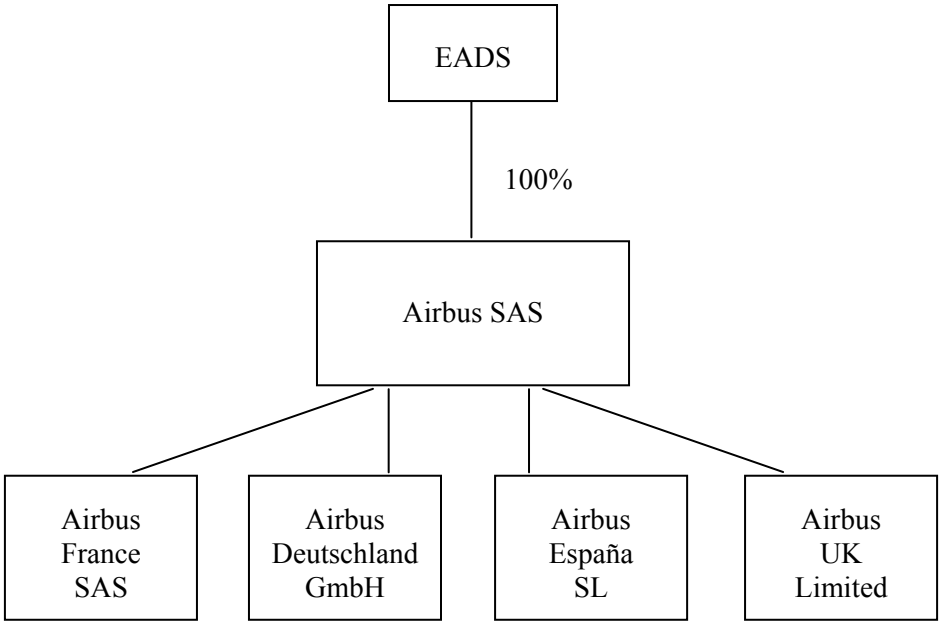
7. En 2001, EADS et BAE Systems ont placé leurs activités de conception, d'ingénierie, de construction et de production relatives à Airbus qui étaient situées en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni (organisées en sociétés opérationnelles française, allemande, espagnole et britannique, respectivement), et toutes leurs participations dans Airbus GIE, sous le contrôle commun d'une nouvelle société holding, Airbus SAS, société par actions simplifiée de droit français. EADS détenait une participation de 80 pour cent dans Airbus SAS (et exerçait un contrôle effectif sur ses activités), tandis que BAE Systems, qui détenait la participation restante de 20 pour cent, jouissait de droits d'actionnaire minoritaire spécifiques. Enfin, en octobre 2006, EADS a acheté la participation de 20 pour cent que détenait BAE Systems dans Airbus SAS, laquelle est donc devenue une filiale à 100 pour cent d'EADS.

Structure d'Airbus SAS entre 2001 et 2006



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

Structure d'Airbus SAS depuis 2006



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

2. Aide au lancement/Financement des États membres

a) Introduction

7.290 Les États-Unis contestent une forme de financement du développement des LCA, qu'ils appellent "aide au lancement" ("AL"), dont ils allèguent qu'elle a été accordée à Airbus par quatre États membres des Communautés européennes durant une période de 37 ans allant de 1969 à 2006. Selon les États-Unis, l'AL est une forme de financement très préférentiel qui équivaut à une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Les États-Unis contestent l'octroi allégué d'une AL pour le développement de sept modèles différents et de trois variantes de LCA d'Airbus, ainsi qu'un programme allégué d'AL mis en œuvre par les mêmes États membres des CE. Les mesures alléguées d'AL par produit qui font l'objet de la plainte des États-Unis sont les suivantes:

i) AL pour l'A300, attestée, entre autres, par les documents suivants:

Accord du 29 mai 1969 entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la réalisation de l'Airbus A300-B ("Accord de 1969 sur l'A300")[2246];

Accord du 23 décembre 1971 entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume des Pays-Bas et de l'État espagnol relatif à la réalisation de l'Airbus A300B ("Accord de 1971 sur l'A300")[2247];

ii) AL pour l'A310, attestée, entre autres, par le document suivant:

Accord entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, de la République française, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et de l'Espagne relatif au programme Airbus ("Accord de 1981 sur l'A310")[2248];

[2246] Pièce US-11.

[2247] Pièce EC-992 (RCC). L'AL/FEM pour l'A300 est également attestée par les documents suivants: i) 29 accords, protocoles et conventions distincts, et leurs modifications, entre les pouvoirs publics français et Aérospatiale, pièce EC-603 (RCC); et ii) 16 contrats distincts, et leurs modifications, entre les pouvoirs publics espagnols et Construcciones Aeronáuticas S.A., pièce EC-605 (RCC). Initialement, les Communautés européennes ont présenté une série de contrats (en allemand), et leurs modifications, conclus entre les pouvoirs publics allemands et Deutsche Airbus GmbH au sujet de l'AL/FEM accordée pour l'A300. En raison du temps que cela aurait pris, d'après leurs allégations, pour traduire en anglais les 661 pages de ces documents, les Communautés européennes ont retiré leur communication initiale et l'ont remplacée par un "contrat type" plus court. Lettre des CE au Groupe spécial du 15 mai 2007. Nous croyons comprendre que le contrat contenu dans cette nouvelle pièce (EC-601 (RCC)) est représentatif des contrats allemands d'AL/FEM pour l'A300, y compris les modifications pertinentes.

[2248] Pièce EC-942 (RCC). L'AL/FEM pour l'A310 est également attestée par les documents suivants: i) dix protocoles et conventions distincts entre les pouvoirs publics français et Aérospatiale, pièce EC-604 (RCC); et ii) huit contrats distincts, et leurs modifications, entre les pouvoirs publics espagnols et Construcciones Aeronáuticas S.A., pièce EC-606 (RCC). Initialement, les Communautés européennes ont présenté une série de contrats (en allemand), ainsi que leurs modifications, conclus entre les pouvoirs publics allemands et Deutsche Airbus GmbH au sujet de l'AL/FEM accordée pour l'A310. En raison du temps que cela aurait pris, d'après leurs allégations, pour traduire en anglais les 357 pages de ces documents, les Communautés européennes ont retiré leur communication initiale et l'ont remplacée par un "contrat type" plus court. Lettre des CE au Groupe spécial du 15 mai 2007. Nous croyons comprendre que le contrat contenu dans cette nouvelle pièce (EC-602 (RCC)) est représentatif des contrats allemands d'AL/FEM pour l'A310, y compris les modifications pertinentes.

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

iii) AL pour l'A320, attestée, entre autres, par les documents suivants:

Contrat définitif de clôture et de liquidation des contrats de collaboration entre le Ministère de l'industrie, du commerce et du tourisme et Construcciones Aeronáuticas, S.A. relatifs à l'octroi de fonds remboursables destinés à financer les coûts de développement de l'Airbus A320, 1er septembre 1992 ("contrat espagnol de 1992 concernant l'A320")[2249];

Protocole d'Accord entre l'État français et l'Aérospatiale Société Nationale Industrielle concernant le développement de l'Airbus A320, 8 juillet 1987 ("contrat français concernant l'A320")[2250];

Contrat d'allocation entre la République fédérale d'Allemagne et Deutsche Airbus GmbH pour la mise en œuvre du programme de développement de l'A320, 11 décembre 1985 ("contrat allemand concernant l'A320")[2251];

Accord A28B/385 du 21 mars 1985 entre le Ministère de la défense et British Aerospace PLC relatif à une aide au lancement pour le programme de travail concernant l'A320 ("contrat britannique concernant l'A320")[2252];

Accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme Airbus A 320, fait à Bonn le 6 février 1991 ("Accord de 1991 sur l'A320")[2253];

iv) AL pour l'A330/A340, attestée, entre autres, par les documents suivants:

Contrat de collaboration entre le Ministère de l'industrie et Construcciones Aeronáuticas, S.A. relatif à l'octroi d'une avance remboursable sans intérêt destinée à financer les coûts de développement de l'Airbus A330/A340, 1er juin 1988 ("contrat espagnol de 1988 concernant l'A330/A340")[2254];

Accord n° AE12B/75 entre le Ministère de la défense et British Aerospace PLC régissant le financement par le gouvernement de Sa Majesté de la part des travaux du Royaume-Uni dans

[2249] Pièce EC-93 (RCC). L'un des contrats antérieurs conclus dans le même but et mentionné dans cette pièce était le suivant: Contrato de colaboración entre el Ministerio de Industria y Energía y Construcciones Aeronáuticas, S.A. para la aportacion de un anticipo reintegrable sin interes, con destino a la financiación de los gastos de desarrollo del nuevo avión Airbus A20, 28 février 1984 (ci-après "contrat espagnol de 1984 concernant l'A320"), pièce EC-946 (RCC).

[2250] Pièce EC-83 (RCC), telle que modifiée le même jour par l'Avenant au Protocole d'accord entre l'État français et l'Aérospatiale Société Nationale Industrielle concernant le développement de l'Airbus A320, 8 juillet 1987, pièce EC-945 (RCC).

[2251] Pièce EC-95 (RCC). (Titre original en allemand: Zuwendungsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland vertreten durch den Bundesminister für Wirtschaft und der Deutsche Airbus GmbH zur Verwirklichung des Entwicklungsprogramms AIRBUS A 320, 11 décembre 1985).

[2252] Pièce EC-94 (RCC).

[2253] Pièce US-16.

[2254] Pièce EC-84 (RCC), complétée par un second contrat: Contrato de colaboración entre el Ministerio de Industria y Energía y Construcciones Aeronáuticas, S.A. para la aportacion de un anticipo reintegrable sin interes, con destino a la financiación de los gastos de desarrollo del Airbus A330/A340, 30 juillet 1990 (ci-après "contrat espagnol de 1990 concernant l'A330/A340"), pièce EC-947 (RCC).

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

le programme de lancement des aérnefs A330 et A340, 1988 ("contrat britannique concernant l'A330/A340")[2255];

Protocole d'accord entre l'État & Aérospatiale relatif au programme A330-340, 26 mars 1993 ("contrat français concernant l'A330/A340")[2256];

Accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme Airbus A330/A340, signé à Madrid le 26 juillet 1995 ("Accord de 1995 sur l'A330/A340")[2257];

v) AL pour l'A330-200, attestée, entre autres, par le document suivant:

Convention entre l'autorité signataire de la convention agissant au nom et pour le compte de l'État, d'une part, et Aérospatiale, concernant le développement de l'Airbus A330-200, 28 novembre 1996 ("contrat français concernant l'A330-200")[2258];

vi) AL pour l'A340-500/600, attestée, entre autres, par les documents suivants:

Protocole d'accord entre l'État et Aérospatiale relatif aux programmes A340-500 et A340-600, 15 janvier 1999 ("contrat français concernant l'A340-500/600")[2259];

Accord-cadre de collaboration entre le Ministère de l'industrie et de l'énergie et l'entreprise Construcciones Aeronáuticas S.A. relatif au financement de la participation de ladite entreprise au développement du programme Airbus A 340-500 y A 340-600 ("contrat espagnol concernant l'A340-500/600")[2260];

vii) AL pour l'A380, attestée, entre autres, par les documents suivants:

Convention (du 20 mars 2002) passée entre le service des programmes aéronautiques (SPAé), autorité signataire de la convention agissant au nom et pour le compte de l'État, d'une part, et la société Airbus France ("contrat français concernant l'A380")[2261];

Contrat de prêt entre la République fédérale d'Allemagne reprséentée par le Ministère fédéral de l'économie et de la technologie, et Airbus Deutschland GmbH ("contrat allemand concernant l'A380")[2262];

[2255] Pièce EC-86 (RCC).

[2256] Pièce EC-96 (RCC), tenant compte des versements effectués à Aérospatiale en vertu de trois conventions antérieures, y compris la Convention n° 8890024 datée du 9 décembre 1988, pièce EC-948 (RCC).

[2257] Pièce US-28 (RCC). Bien que le Groupe spécial, dans sa question n° 253, ait demandé aux Communautés européennes de fournir un exemplaire du contrat allemand d'AL/FEM pour l'A330/A340, elles ne l'ont pas fait. Par contre, elles ont renvoyé le Groupe spécial à un autre document, la pièce EC-887 (RCES), qui, selon elles, contenait les mêmes "dispositions en matière de remboursement" que le contrat demandé. Par conséquent, les Communautés européennes ne contestent pas, et reconnaissent d'ailleurs dans leur réponse à la question du Groupe spécial, que les pouvoirs publics allemands ont conclu un contrat d'AL/FEM avec Deutsche Airbus GmbH pour l'A330/A340.

[2258] Pièce US-78 (RCC); en atteste aussi le Protocole d'accord entre l'État et Aérospatiale relatif au programme Airbus A330-200, 23 décembre 1996, pièce EC-90 (RCC).

[2259] Pièces US-35 (RCC) et EC-91 (RCC); en atteste aussi la Convention (du 29 décembre 1998) entre l'autorité signataire de la convention agissant au nom et pour le compte de l'État, d'une part, et Aérospatiale (ci-après "convention française sur l'A340-500/600"), pièce US-36 (RCC).

[2260] Pièce US-37 (RCC); pièce EC-87 (RCC).

[2261] Pièce US-116 (RCC).

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

Accord de collaboration entre le Ministère de la science et de la technologie (MCYT) et l'entreprise EADS Airbus S.L., relatif au financement de la participation de ladite entreprise au développement du programme concernant la famille d'aéronefs Airbus A380 ("contrat espagnol concernant l'A380")[2263];

Accord du 12 mars 2000 entre le Ministère du commerce et de l'industrie; BAE Systems (Operations) Limited; et British Aerospace Public Limited Company ("contrat britannique concernant l'A380")[2264]; et

viii) AL pour l'A350.[2265]

7.291 Les Communautés européennes contestent, pour diverses raisons, les allégations de subventionnement formulées par les États-Unis. Ce faisant, elles demandent que le Groupe spécial ne se réfère pas aux mesures contestées en tant qu'"aide au lancement". Selon les Communautés européennes, l'expression "aide au lancement" est "évocatrice et trop simpliste" et devrait donc être remplacée par ce qu'elles estiment être une expression plus neutre, à savoir "financement des États membres" ("FEM").[2266] Nous avons décidé que, pour évaluer les allégations des États-Unis, nous n'avions pas besoin de nous prononcer sur la pertinence de l'utilisation de l'une ou l'autre des appellations avancées par les parties. Par conséquent, dans l'analyse ci-après, nous désignons les mesures contestées par "AL/FEM", ou lorsque nous mentionnons un contrat ou une mesure spécifique, nous utilisons les titres abrégés pertinents, par exemple le "contrat britannique concernant l'A380" ou le "contrat concernant l'A380".

7.292 Les communications des parties sur le point de savoir si les mesures d'AL/FEM contestées sont équivalentes à des subventions spécifiques soulèvent deux questions que nous jugeons utile de régler avant de décider du bien-fondé de la plainte des États-Unis au regard des dispositions de l'Accord SMC.

7.293 La première question concerne le point de savoir si une mesure alléguée d'AL/FEM pour l'A350 existait au moment où le présent Groupe spécial a été établi. Comme il est indiqué dans notre décision préliminaire, nous estimons que cette question met en jeu une question de fait controversée qui devrait être réglée dans le contexte de notre évaluation du fond des allégations formulées par les États-Unis.[2267] Par conséquent, dans les sections ci-après, nous commençons notre évaluation de la plainte des États-Unis en examinant si la mesure alléguée d'AL/FEM pour l'A350 existait au moment de l'établissement du présent Groupe spécial et si toute mesure de ce type équivaut à une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

7.294 La seconde question concerne un autre point qui a aussi été examiné, en partie, dans notre décision préliminaire, à savoir s'il est approprié d'évaluer la légitimité des contrats d'AL/FEM conclus avant 1995 au regard des règles de l'Accord SMC. Dans notre décision préliminaire, nous avons rejeté deux des arguments présentés par les Communautés européennes dans le contexte de cette question, en particulier les affirmations selon lesquelles les mesures d'AL/FEM antérieures à l'entrée en vigueur de l'Accord SMC ne pouvaient pas être évaluées en ce qui concerne leur conformité avec l'Accord SMC, car: i) elles n'entraient pas dans le champ d'application temporel de l'article 5 de

---

[2262] Pièce US-72 (RCC).
[2263] Pièce US-73 (RCC).
[2264] Pièce US-79 (RCC).
[2265] Les éléments de preuve qui, selon les États-Unis, démontrent l'existence d'un contrat d'AL pour l'A350 sont décrits et évalués dans la section suivante du présent rapport.
[2266] CE, PCE, paragraphe 289.
[2267] *Voir* la section VII.C.2 ci-dessus.

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

l'Accord SMC; et ii) elles étaient "exemptées pour cause d'antériorité" en vertu de l'Accord de 1992.[2268] Nous examinons un troisième argument, qui n'était pas avancé dans la demande de décision préliminaire des Communautés européennes, après notre évaluation de la question concernant la mesure alléguée d'AL/FEM pour l'A350. Cet argument porte sur la pertinence du Code des subventions et des mesures compensatoires de 1979 issu du Tokyo Round pour notre évaluation de la licéité de plusieurs mesures d'AL/FEM antérieures à l'entrée en vigueur de l'Accord SMC.

7.295 Ensuite, pour évaluer le bien-fondé des allégations des États-Unis mesure par mesure, nous examinons les arguments des parties concernant la mesure dans laquelle les mesures d'AL/FEM contestées sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

b) La mesure alléguée d'AL/FEM pour l'A350

7.296 Airbus a lancé son modèle de LCA le plus récent, à savoir l'A350, en décembre 2004.[2269] La presse a présenté l'A350 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).[2270] Les coûts de développement initialement budgétisés pour l'A350 s'élevaient à environ 4 milliards d'euros.[2271] Le 1er décembre 2006, à peine plus d'un an après le lancement industriel de l'A350[2272], Airbus a lancé une version remaniée de l'A350. Ce nouveau modèle de LCA s'appelait l'A350XWB et, comme l'A350, il était conçu pour être un aéronef long-courrier économe en carburant (doté de technologies de pointe comme un "fuselage à panneaux en plastique renforcé de fibres de carbone") qui devait faire concurrence aux Boeing 777 et 787.[2273] Des articles de presse ont indiqué que l'A350XWB coûterait à Airbus environ 10 milliards d'euros.[2274]

7.297 Les États-Unis font valoir que, avant l'établissement du présent Groupe spécial, les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques avaient tous accepté individuellement de soutenir le développement de l'A350 en prêtant "au moins" 1 700 millions de dollars EU à Airbus sous la forme d'une AL/FEM.[2275] Les États-Unis décrivent l'AL/FEM comme une forme particulière de financement préférentiel à long terme accordé à Airbus par les pouvoirs publics des quatre États membres des CE susmentionnés pour le développement de chaque nouveau modèle de LCA d'Airbus, à des conditions de remboursement non garanti, différé, subordonné au succès et à un taux d'intérêt

[2268] *Voir* les paragraphes 7.98 à 7.105 ci-dessus.

[2269] CE, PCE, notes de bas de page 57 et 58.

[2270] Laurence Frost, *Airbus Plans New Rival to Boeing's "Dreamliner"*, Associated Press & Local Wire (23 novembre 2004), pièce US-132.

[2271] *Voir*, par exemple, Bundeshaushaltsplan (Federal Budget Plan) 2005, Budget Plan 09 (Economics Ministry), Chapter 02, Part 09, Item 870 93-634, pièce US-17MM; et Jean-Michel Belot and Tim Hepher, *Airbus A350 Unleashes New War with Boeing*, Reuters (10 décembre 2004), pièce US-139.

[2272] Le lancement industriel de l'A350 a eu lieu le 7 octobre 2005, et son lancement commercial le 4 décembre 2004. *Voir*, par exemple, Jean-Michel Belot and Tim Hepher, *Airbus A350 Unleashes New War with Boeing*, Reuters (10 décembre 2004), pièce US-139; et Robert Wall, *Airbus Gets Go-Ahead for A350*, Aviation Week & Space Technology (9 octobre 2005), pièce US-47.

[2273] *Voir*, par exemple, CE, PCE, paragraphe 88.

[2274] *Voir*, par exemple, Ross Tieman, *Airbus finds Pounds 6.7bn for wide-body jet*, The Evening Standard (1er décembre 2006), pièce EC-671.

[2275] En particulier, les États-Unis allèguent que les pouvoirs publics allemands se sont engagés à accorder au moins 390 millions d'euros et peut-être jusqu'à 650 millions d'euros; les pouvoirs publics espagnols, au moins 110 millions d'euros et peut-être jusqu'à 130 millions d'euros; et les pouvoirs publics britanniques, au moins 379 millions de livres. Les États-Unis affirment que les pouvoirs publics français avaient aussi pris un engagement en matière de prêt mais qu'ils n'en avaient pas divulgué le montant publiquement. États-Unis, PCE, paragraphe 305.

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

inférieur à celui du marché.[2276] Les États-Unis allèguent que la mesure alléguée d'AL/FEM pour l'A350 équivaut à une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

7.298 Pour étayer leurs assertions concernant la mesure alléguée d'AL/FEM pour l'A350, les États-Unis se fondent sur un grand nombre d'articles de presse et de déclarations attribuées à Airbus, à la Commission européenne et à des ministres et fonctionnaires, qui figurent dans des sources médiatiques à la disposition du public, ainsi que sur un exemplaire du "Plan budgétaire fédéral" des pouvoirs publics allemands pour 2005 et sur les états financiers d'EADS. Il s'agit, par exemple, de ce qui suit:

> un article publié par Bloomberg le 3 décembre 2004, selon lequel le Ministre allemand de l'économie et de l'emploi, Wolfgang Clement, interrogé sur le point de savoir "si les subventions publiques pour l'Airbus A350 {étaient} déjà incluses dans le budget", a répondu "oui, bien sûr"[2277];
>
> un article publié par *AFX News Limited* le 13 avril 2005, selon lequel le Ministre français des transports, Gilles de Robien, a indiqué que les pouvoirs publics français "étudi{aient} de nouveau … le projet d'A350 dans le cadre de prêts remboursables"[2278];
>
> un article publié par l'*Agence France Presse* le 19 mai 2005, selon lequel la porte-parole de la Commission européenne, Françoise le Bail, a dit, s'agissant de l'A350, que "l'investissement de lancement {était} légal dans le cadre de l'OMC et que, dans l'état actuel des choses, il {faisait} partie de l'environnement commercial du développement des aéronefs dans l'UE"[2279];
>
> un article paru dans le numéro du 7 octobre 2005 de *The Associated Press – Business News*, selon lequel le PDG d'Airbus, Gustav Humbert, a dit qu'"Airbus {avait} obtenu des promesses "juridiquement contraignantes" d'aide publique pour développer son nouvel aéronef A350"[2280];
>
> un article paru dans le numéro du 9 octobre 2005 d'*Aviation Week*, selon lequel "{l}es quatre "gouvernements liés à Airbus" – la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne et l'Espagne – ont tous affecté des fonds pour ces prêts et exprimé par écrit leur soutien au projet"[2281];

[2276] États-Unis, PCE, paragraphe 306. La description de l'AL/FEM par les États-Unis est indiquée de façon plus détaillée aux paragraphes 7.329 à 7.331 du présent rapport.

[2277] Claudia Rach, *Germany's Clement Comments on Regulator Law, Subsidies, EADS*, Bloomberg (3 décembre 2004), pièce US-446.

[2278] *France's Robien sees little risk for Airbus if subsidies case goes to WTO*, AFX News, FinanzNachrichten.de (13 avril 2005), pièce US-138.

[2279] *EU backs new Airbus aid request, despite US opposition*, Agence France Presse (19 mai 2005), pièce US-60.

[2280] *Airbus says government aid pledges are 'legally binding'*, Associated Press (7 octobre 2005), pièce US-48.

[2281] Robert Wall, *Airbus Gets Go-Ahead for A350*, Aviation Week & Space Technology (9 octobre 2005), pièce US-47.

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

un article paru dans le numéro du 21 octobre 2005 de *Cinco Días*, selon lequel "Le Ministère de l'industrie espagnol a subordonné l'octroi d'un financement de 110 millions d'euros pour le développement de l'A350 à ..."[2282];

une déclaration figurant dans le document "États financiers et gouvernement d'entreprise" (2005) d'EADS, selon laquelle "certains pays de l'UE se sont engagés à financer le développement du programme d'avion commercial A350"[2283];

une rubrique du "Plan budgétaire fédéral" ("Bundeshaushaltsplan") allemand pour 2005, prévoyant une provision de 650 millions d'euros pour le projet d'A350[2284];

un article paru dans le numéro du 11 avril 2006 de *Flight International*, selon lequel le Secrétaire britannique au commerce et à l'industrie a redit que les pouvoirs publics britanniques "{tenaient} à faire un investissement de lancement pour l'A350, comme {ils l'avaient} fait pour l'A380"[2285];

un article paru dans le numéro du 6 juillet 2006 du *Daily Post* (Galles du Nord), selon lequel "{l}es pouvoirs publics britanniques ont déjà dit qu'ils accorderaient 379 millions de livres à titre de prêts remboursables pour les travaux relatifs aux ailes en carbone composite de l'A350 sur le site gallois, et qu'il faudrait probablement davantage étant donné l'important remaniement de l'avion qui était envisagé"[2286];

un article paru dans le numéro du 19 avril 2006 de *Cinco Días*, selon lequel "{l}es pouvoirs publics {espagnols} seront tenus d'accroître d'un montant pouvant aller jusqu'à 130 millions d'euros leur investissement relatif aux coûts de développement de l'avion"[2287];

[2282] Antonio Ruiz del Árbol, *Germany wants to steal part of Spain's manufacturing rights for the A350*, Cinco Días (21 octobre 2005), pièce US-135.

[2283] "États financiers et gouvernement d'entreprise" (2005) d'EADS, Document d'enregistrement – Partie 1, Facteurs de risque, Disponibilité de financements publics, page 12, pièce US-77.

[2284] Bundeshaushaltsplan (Federal Budget Plan) 2005, Budget Plan 09 (Economics Ministry), Chapter 02, Part 09, Item 870 93-634, pièce US-17MM.

[2285] Murdo Morrison, *EADS vows UK Airbus jobs secure*, Flight International (11 avril 2006), pièce US-134.

[2286] David Jones, *Give Airbus Cash to Beat the Spanish*, Daily Post (North Wales) (6 juillet 2006), pièce US-133.

[2287] Antonio Ruiz del Árbol, *The changes in the A350 design will cost Spain 130 million*, Cinco Días (19 avril 2006), pièce US-136. Les autres articles et éléments de preuve mentionnés par les États-Unis étaient notamment les suivants: *Airbus CEO: 7E7 rival would have more seats*, Reuters (28 septembre 2004), pièce US-131; Laurence Frost, *Airbus Plans New Rival to Boeing's "Dreamliner"*, *Associated Press & Local Wire* (23 novembre 2004), pièce US-132; Robert Wall, *A350 Faces Busy Time Until Industrial Launch*, Aviation Week & Space Technology (20 juin 2005), pièce US-83; Kevin Done and Peter Spiegel, *EADS firm on launch aid for the A350*, Financial Times (14 septembre 2005), pièce US-84; Jean-Michel Belot and Tim Hepher, *Airbus A350 Unleashes New War with Boeing*, Reuters (10 décembre 2004), pièce US-139; Robert Wall, Michael Mecham and Andy Nativi, *Counterattack; Airbus fights back. The manufacturer redefines A350, eyes 100-plus orders at Paris air show*, Aviation Week & Space Technology (23 mai 2005), pièce US-140; Scott Hamilton, *A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge*, Leeham Co. LLP, page 1 (6 juin 2006), pièce US-141; Jane Wardell, *Emirates airlines is looking at revamped Airbus A350XWB and Boeing Dreamliner*, Associated Press (17 mai 2006), pièce US-142; Andrea Rothman, *Airbus to Spend $12 Billion to Develop A350 Jet, People Say (Update 1)*, Bloomberg (3 novembre 2006), pièce US-143; et Communiqué text, Airbus Ministerial meeting at Farnborough International (17 juillet 2006),

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

> un article paru dans le numéro du 5 octobre 2006 de *Reuters Update*, selon lequel "{l}a France a accepté d'accorder une aide pour les coûts de développement de l'aéronef A350 d'Airbus mais n'effectuera aucun versement dans l'immédiat …"[2288]; et
>
> un article publié par l'*AFP* le 9 mars 2007, selon lequel le PDG d'Airbus, Louis Gallois, a indiqué: "Nous n'excluons pas l'investissement de lancement remboursable."[2289]

7.299 Les États-Unis rappellent que les Communautés européennes ont refusé de fournir des renseignements ou des documents concernant la mesure alléguée d'AL/FEM pour l'A350 durant les consultations ou en réponse aux questions du facilitateur dans le cadre du processus prévu à l'Annexe V. Ils considèrent que ce refus est une tentative des Communautés européennes pour soustraire leur mesure à l'examen du Groupe spécial.[2290] Néanmoins, les États-Unis affirment que les renseignements accessibles au public qu'ils ont présentés sont suffisants pour établir l'existence d'une mesure contestable en faveur de l'A350 prenant la forme d'une "contribution financière" qui "confère un avantage" à Airbus, ce qui fait qu'elle constitue une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. En particulier, les États-Unis estiment que chacun des engagements allégués relatifs à l'octroi d'une AL/FEM pour l'A350 est un "transfert direct potentiel de fonds" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC[2291], qui "confère un avantage" parce que: i) "au moment même où les pouvoirs publics liés à Airbus s'engagent à octroyer l'aide au lancement, Airbus sait qu'elle bénéficiera d'un financement à des conditions inférieures à celles du marché pour au moins 33 pour cent de ses coûts de développement … {et elle} peut ensuite tenir compte de cette information dans ses décisions en matière de prix"; ii) l'engagement d'accorder l'AL/FEM "montre aux clients que la ligne de produits d'Airbus sera encore élargie"; et iii) il "influence les avis des agences de notation en leur garantissant qu'une source de soutien financier est aisément disponible".[2292]

7.300 Les Communautés européennes rejettent l'allégation des États-Unis en faisant valoir qu'aucun engagement du type dont ils allèguent l'existence n'était en vigueur au moment de l'établissement du présent Groupe spécial. Elles estiment que, tout au plus, le seul engagement qui existait au moment considéré était un accord général de principe en vue de la négociation des modalités d'une AL/FEM pour l'A350.[2293] Toutefois, les Communautés européennes soulignent qu'il n'y a en fait jamais eu d'accord ou d'engagement concernant des taux d'intérêt, des calendriers de remboursement ou d'autres modalités, et qu'aucun contrat de financement n'a été conclu à un quelconque moment.[2294] En outre, elles affirment qu'il n'a pas été versé, ni prévu de verser dans le futur, un seul euro au titre de l'AL/FEM pour soutenir le développement de l'A350. En l'absence de tout accord sur le "prix" auquel une AL/FEM pour l'A350 serait octroyée, les Communautés européennes font valoir qu'"il n'existe aucun fondement permettant d'affirmer que ce financement hypothétique aurait pu conférer un avantage".[2295]

7.301 Une "subvention" est définie à l'article 1.1 de l'Accord SMC par référence à deux éléments distincts: une "contribution financière des pouvoirs publics ou de tout organisme public du ressort

---

reprinted in UK House of Commons Hansard Written Answers (24 juillet 2006) (pt. 1989, colonne 1014W), pièce US-63.

[2288] *France clears A350 aid, no immediate payment*, Reuters (5 octobre 2005), pièce US-137.

[2289] AFP, *Airbus weighing up state-backed loans for A350: Gallois* (9 mars 2007), pièce US-449.

[2290] États-Unis, réponse à CE – demande de décision préliminaire, paragraphe 40.

[2291] États-Unis, réponses aux questions n° 2 et 4 du Groupe spécial.

[2292] États-Unis, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial.

[2293] CE, PCE, paragraphe 358; CE, DCE, paragraphe 132.

[2294] CE, PCE, paragraphe 358.

[2295] CE, DCE, paragraphe 132 et note de bas de page 111.

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

territorial d'un Membre" (article 1.1 a) 1)), et le fait qu'un "avantage" est conféré (article 1.1 b)).[2296] Il s'ensuit que, pour que le bien-fondé de l'allégation de subventionnement formulée par les États-Unis soit établi, ceux-ci doivent tout d'abord établir que chacun des engagements allégués relatifs à l'AL/FEM pour l'A350 existait sous la forme d'une "contribution financière" au moment où le présent Groupe spécial a été établi, c'est-à-dire le 20 juillet 2005.[2297] En second lieu, les États-Unis doivent montrer que toute contribution financière de ce type "confère un avantage" à Airbus. Par conséquent, nous commençons notre évaluation de l'allégation des États-Unis en examinant la définition d'une "contribution financière" contenue à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC, qui est ainsi libellé:

> "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)."

7.302 Les États-Unis estiment que chacun des engagements de financement allégués pris par les pouvoirs publics des quatre États membres des CE équivaut à un "transfert{} direct{} potentiel{} de fonds". L'article 1.1 a) 1) i) définit une contribution financière comme comprenant des "transferts directs potentiels de fonds ou de passif (par exemple, des garanties de prêt)". La mention explicite des "garanties de prêt" en tant qu'exemple de "transferts directs potentiels de fonds ou de passif" est instructive pour la compréhension des types de mesures qui peuvent constituer des "transferts directs potentiels de fonds ou de passif". Une garantie de prêt peut être décrite comme une promesse juridiquement contraignante de rembourser l'encours d'un prêt lorsque son bénéficiaire n'effectue pas les remboursements. Par conséquent, c'est la promesse de rembourser l'encours d'un prêt en cas de défaut de remboursement qui constitue la contribution financière (c'est-à-dire le transfert direct potentiel de fonds), non les fonds qui peuvent être transférés à l'avenir en cas de défaut de remboursement.

[2296] Elle est aussi définie comme "une forme quelconque de soutien des revenus ou des prix au sens de l'article XVI du GATT de 1994" (article 1.1 a) 2)) qui confère un "avantage" (article 1.1 b)).

[2297] Dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit: "L'expression "mesures spécifiques en cause" figurant à l'article 6:2 donne à penser qu'en règle générale, les mesures incluses dans le mandat d'un groupe spécial doivent être des mesures qui existent au moment de l'établissement du groupe spécial. Cependant, des mesures promulguées postérieurement à l'établissement du groupe spécial peuvent, dans certaines circonstances limitées, relever du mandat du groupe spécial." Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 156. Nous ne considérons pas qu'il existe un désaccord entre les parties quant à la pertinence du principe général énoncé par l'Organe d'appel dans le présent ensemble de circonstances. En fait, l'allégation formulée par les États-Unis à l'encontre de la mesure alléguée relative à l'A350 comprend des arguments et des circonstances factuelles très différents de ceux soumis à l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, qui portaient principalement sur la question de savoir si deux mesures ultérieures prises par les Communautés européennes modifiaient deux mesures initiales qui relevaient clairement du mandat du Groupe spécial. Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 158. De même, dans l'affaire *Chili – Système de fourchettes de prix*, il a été constaté qu'une mesure initiale avait été simplement modifiée par une mesure ultérieure d'une manière qui n'en changeait pas "l'essence", faisant ainsi entrer la mesure ultérieure (adoptée après l'établissement du Groupe spécial) dans le mandat du Groupe spécial. Rapport de l'Organe d'appel *Chili – Système de fourchettes de prix et mesures de sauvegarde appliqués à certains produits agricoles* ("*Chili – Système de fourchettes de prix*"), WT/DS207/AB/R, adopté le 23 octobre 2002, paragraphe 139.

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

7.303 L'article 14 c) de l'Accord SMC établit des principes directeurs pour calculer le montant d'une subvention en termes d'avantage conféré par une garantie de prêt aux fins des enquêtes en matière de droits compensateurs. Bien qu'il ne vise pas à définir les circonstances dans lesquelles une garantie de prêt confère un avantage dans les différends relevant de la Partie III de l'Accord SMC, l'article 14 c) fournit un contexte utile pour la présente analyse. Selon cette disposition, l'avantage conféré par une garantie de prêt est la différence entre le montant payé par un bénéficiaire pour un prêt garanti par les pouvoirs publics et le montant qu'il paierait pour un prêt commercial comparable en l'absence de la garantie de prêt:

> "une garantie de prêt accordée par les pouvoirs publics ne sera pas considérée comme conférant un avantage, à moins qu'il n'y ait une différence entre le montant que l'entreprise bénéficiaire de la garantie paie sur le prêt garanti par les pouvoirs publics et celui qu'elle paierait sur un prêt commercial comparable en l'absence de garantie des pouvoirs publics. Dans ce cas, l'avantage correspondra à la différence entre ces deux montants, ajustée pour tenir compte des différences de commissions;"

7.304 À notre avis, le fait qu'une garantie de prêt confère un avantage à un bénéficiaire lorsqu'elle lui permet d'obtenir le prêt garanti à un prix inférieur à celui du marché implique que l'avantage d'un transfert direct potentiel de fonds résulte de la *simple existence* d'une obligation d'effectuer un transfert direct de fonds en cas de défaut de remboursement. Par conséquent, pour évaluer si une transaction comporte un "transfert{} direct{} potentiel{}de fonds", il faudrait se concentrer sur l'existence d'une pratique des pouvoirs publics comportant une obligation d'effectuer un transfert direct de fonds dont il est allégué qu'elle confère, et qui est capable de conférer, *en elle-même et à elle seule*, au bénéficiaire un avantage distinct et indépendant de celui qui pourrait être conféré par tout transfert de fonds futur. On peut opposer cela aux contributions financières sous la forme de transferts directs de fonds, qui font qu'un avantage est conféré à un bénéficiaire lorsqu'il existe une pratique des pouvoirs publics qui comporte un transfert direct de fonds.

7.305 Nous rappelons que les États-Unis estiment que l'engagement allégué concernant l'AL/FEM pour l'A350 "confère un avantage" parce que i) "au moment même où les pouvoirs publics liés à Airbus s'engagent à octroyer l'aide au lancement, Airbus sait qu'elle bénéficiera d'un financement à des conditions inférieures à celles du marché pour au moins 33 pour cent de ses coûts de développement … {et elle} peut ensuite tenir compte de cette information dans ses décisions en matière de prix"; ii) l'engagement d'accorder l'AL/FEM "montre aux clients que la ligne de produits d'Airbus sera encore élargie"; et iii) il "influence les avis des agences de notation en leur garantissant qu'une source de soutien financier est aisément disponible".[2298] En d'autres termes, les États-Unis considèrent que c'est l'*engagement* d'octroyer l'AL/FEM alléguée, et non l'AL/FEM elle-même, qui confère un avantage à Airbus.[2299] Comme nous le voyons, un tel engagement (si son existence pouvait être établie dans les faits) pourrait bien constituer un transfert direct potentiel de fonds aux termes de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Toutefois, les faits que les États-Unis présentent ne nous persuadent pas qu'un engagement d'accorder une AL/FEM pour l'A350 *selon les modalités et conditions* qu'ils indiquent existait effectivement au moment considéré.

[2298] États-Unis, réponse à la question n° 2 du Groupe spécial.

[2299] Nous notons qu'il apparaît que, dans leur PCE, les États-Unis mettaient l'accent sur l'avantage allégué résultant pour Airbus de l'octroi effectif d'une AL/FEM pour l'A350, par opposition à l'avantage associé à un *engagement* d'accorder l'AL/FEM alléguée. États-Unis, PCE, paragraphes 308 et 309, dans lesquels les États-Unis indiquent que "les responsables d'Airbus ont déjà confirmé que l'aide au lancement pour l'A350 conférera un avantage à Airbus", et mentionnent des exemples qui, selon eux, le démontrent. Toutefois, les États-Unis ont clarifié leur position dans leurs réponses aux questions n° 2 et 4 du Groupe spécial en indiquant que leur plainte, y compris leurs arguments relatifs à l'avantage, était axée sur l'*engagement* allégué d'accorder une AL/FEM selon les mêmes modalités et conditions essentielles que pour les AL/FEM octroyées antérieurement.

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

7.306 Les éléments de preuve présentés par les États-Unis pour étayer leur allégation n'incluent pas de lettres d'intention, de contrats de prêt ou d'autres documents juridiquement contraignants attestant l'existence ou la teneur des engagements allégués. Bien que l'un des articles publiés dans les médias sur lesquels s'appuient les États-Unis rapporte que le PDG d'alors d'Airbus a dit, en octobre 2005, avoir obtenu "des promesses "juridiquement contraignantes" d'aide publique pour développer son nouvel aéronef A350", le même article rapporte aussi que le PDG d'Airbus a ajouté que "les détails de ce soutien devr{aient} être et {seraient} négociés au cours des deux prochains mois".[2300] De même, les éléments de preuve concernant la provision prévue dans le plan budgétaire pour 2005 des pouvoirs publics allemands suggèrent que ceux-ci avaient pris l'engagement de soutenir le développement de l'A350 par le biais d'une AL/FEM. Toutefois, ces éléments de preuve montrent aussi clairement que les modalités et conditions précises du financement étaient soumises à négociation, car ils indiquent que le "montant {maximal} du prêt … *à l'examen*" à ce moment-là représenterait 33 pour cent du total "présumé" des coûts de développement.[2301] Nous estimons qu'il faudrait interpréter d'une manière analogue le message véhiculé par la phrase figurant dans le document d'EADS intitulé "États financiers et gouvernement d'entreprise" (2005), selon laquelle "certains pays de l'UE se sont engagés à financer le développement du programme d'avion commercial A350".[2302] En d'autres termes, à un certain moment de l'année 2005 (dont il apparaît que l'antériorité par rapport à l'établissement du présent Groupe spécial est reconnue par les Communautés européennes), 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. Cela concorde avec d'autres éléments de preuve que nous avons examinés, tels que l'article paru dans le numéro du 9 octobre 2005 d'*Aviation Week*, selon lequel "{l}es quatre "gouvernements liés à Airbus" – la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne et l'Espagne – ont tous affecté des fonds pour ces prêts et exprimé par écrit leur soutien au projet".[2303] Par conséquent, bien qu'il apparaisse qu'un engagement des États membres des CE concernés en vue de soutenir le développement de l'A350 existait avant le 20 juillet 2005, il restait à établir *les détails précis et la teneur* de ce soutien.

7.307 Nous rappelons que l'objet de la plainte des États-Unis n'est pas simplement un engagement allégué de fournir un soutien public de quelque nature que ce soit, mais un engagement d'octroyer une somme d'argent spécifique par le biais d'une AL/FEM pour le développement des LCA d'Airbus à des conditions de remboursement non garanti, différé, subordonné au succès et à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché. Pour étayer leur assertion selon laquelle il s'agissait d'une AL/FEM de ce type que les pouvoirs publics des États membres des CE s'étaient engagés à accorder, les États-Unis présentent à titre d'éléments de preuve des articles et des déclarations dans lesquels le soutien considéré est qualifié de "reimbursable loans" (prêts remboursables)[2304], "launch investment"

[2300] Pièce US-48.
[2301] Pièce US-17MM (pas d'italique dans l'original).
[2302] Pièce US-77.
[2303] Robert Wall, *Airbus Gets Go-Ahead for A350*, Aviation Week & Space Technology (9 octobre 2005), pièce US-47. Alors que le lancement industriel de l'A350 a eu lieu le 7 octobre 2005, il avait été dit dans un article daté du 10 décembre 2004 qu'Airbus avait déjà "obtenu l'approbation de ses actionnaires" pour rechercher des commandes pour l'A350; et le 23 mai 2005, il avait été signalé dans un article qu'au dire du directeur commercial d'Airbus, John Leahy, le nombre des commandes d'A350 avoisinerait 200 à la fin de 2005. Ainsi, le lancement commercial de l'A350 avait eu lieu bien avant le 20 juillet 2005, ce qui signifiait que les pouvoirs publics des États membres des CE concernés connaissaient tous les intentions d'Airbus et étaient donc en mesure de s'engager à accorder un soutien financier de principe avant l'établissement du présent Groupe spécial. Jean-Michel Belot and Tim Hepher, *Airbus A350 Unleashes New War with Boeing*, Reuters (10 décembre 2004), pièce US-139. Robert Wall, Michael Mecham and Andy Nativi, *Counterattack; Airbus fights back. The manufacturer redefines A350, eyes 100-plus orders at Paris air show*, Aviation Week & Space Technology (23 mai 2005), pièce US-140.
[2304] Pièce US-138.

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

(investissement de lancement)[2305], "loans" (prêts)[2306], "repayable loans" (prêts remboursables)[2307] ou "refundable launch investment" (investissement de lancement remboursable).[2308] En outre, il est évident que les États-Unis s'appuient sur les arguments et éléments de preuve qu'ils ont présentés en ce qui concerne l'AL/FEM accordée pour d'autres modèles de LCA d'Airbus.[2309] Toutefois, à notre avis, ces éléments de preuve ne sont pas suffisants pour établir que, *en fait*, avant le 20 juillet 2005, les États membres des CE s'étaient engagés à fournir à Airbus les montants de financement indiqués par les États-Unis à des conditions de remboursement non garanti, différé, subordonné au succès et à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché. Tout au plus, les faits portés à notre connaissance démontrent que les États membres des CE avaient en principe accepté de fournir à Airbus une assistance financière pour l'A350 sous la forme d'une AL/FEM selon des modalités et conditions *à négocier*.

7.308 Comme nous l'expliquons de façon plus détaillée dans les sections suivantes de notre rapport[2310], bien que les autres cas d'AL/FEM contestés par les États-Unis dans le cadre de la présente procédure présentent plusieurs caractéristiques essentielles communes, leurs modalités et conditions ne sont pas identiques. En outre, il n'y a rien d'inhérent à la nature d'une AL/FEM qui en fait une forme de financement comportant *toujours* des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché. En fait, pour chacune des AL/FEM individuelles octroyées pour les modèles de LCA autres que l'A350 qu'ils ont contestées, les États-Unis ont présenté une quantité considérable d'arguments et d'éléments de preuve afin d'étayer leurs allégations *mesure par mesure*. Ils n'ont pas simplement laissé entendre que toutes ces AL/FEM octroyées comportaient des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché en raison de leur nature même.[2311] Il s'ensuit qu'un engagement d'accorder une AL/FEM selon des modalités et conditions soumises à négociation ne peut pas être assimilé automatiquement, *en fait*, à un engagement d'accorder un financement à long terme à des conditions de remboursement non garanti, différé, subordonné au succès et à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché. Cela signifie que non seulement les États-Unis ont mal compris les engagements pris par les pouvoirs publics des États membres des CE avant le 20 juillet 2005, mais aussi que les engagements effectivement pris n'auraient pas pu conférer le premier des trois avantages allégués par les États-Unis, à savoir l'assurance qu'Airbus "bénéficiera{it} d'un financement à des conditions inférieures à celles du marché pour au moins 33 pour cent de ses coûts de développement".[2312] Il est évident que, sans connaître les conditions de taux d'intérêt précises applicables à l'AL/FEM finalement convenue, quelle qu'elle soit, Airbus n'aurait pas pu savoir avec certitude qu'elle aurait obtenu un financement à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché au moment où les engagements ont été pris. En fait, au vu des éléments de preuve qui nous ont été présentés, rien ne suggère qu'Airbus aurait même pu être certaine

[2305] Pièces US-60 et US-134.
[2306] Pièce US-47.
[2307] Pièce US-133.
[2308] Pièce US-449.
[2309] Nous examinons les allégations de subventionnement formulées par les États-Unis concernant chacune des AL/FEM octroyées pour tous les modèles de LCA d'Airbus antérieurs à l'A350 dans la section suivante de notre rapport.
[2310] *Voir* les paragraphes 7.372, 7.375 et 7.525 ci-après.
[2311] Les États-Unis ont cependant fait valoir que les Communautés européennes appliquaient un programme d'AL/FEM (comprenant l'octroi à Airbus de prêts à long terme pour le développement de chaque nouveau modèle de LCA selon des modalités de remboursement non garanti, différé, subordonné au succès et à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché), et que l'existence de ce programme allégué équivalait à une subvention. Nous examinons cette allégation ci-après aux paragraphes 7.498 et suivants.
[2312] En outre, nous nous demandons si le simple fait de savoir qu'un prêt sera consenti à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché est suffisant pour établir qu'un engagement d'accorder le prêt confère un avantage aux fins de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

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

que les négociations sur l'octroi d'une AL/FEM aboutiraient.[2313] À notre avis, un engagement d'accorder une AL/FEM à des conditions de taux d'intérêt non divulguées ne peut pas, à lui seul, conférer un avantage du type de celui dont les États-Unis affirment l'existence.

7.309 Les États-Unis estiment que l'engagement d'accorder une AL/FEM a aussi conféré un avantage à Airbus, au sens de l'article 1.1 b), parce qu'il "montr{ait} aux clients que la ligne de produits d'Airbus {serait} encore élargie" et qu'il "influen{çait} les avis des agences de notation en leur garantissant qu'une source de soutien financier {était} aisément disponible". Nous ne sommes pas certains que ces effets, même s'ils peuvent être justifiés, montrent que l'engagement d'accorder une AL/FEM pour l'A350, *soumis à négociation*, a conféré un avantage.

7.310 L'article 1.1 b) de l'Accord SMC ne définit pas la notion d'"avantage". Toutefois, 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".[2314] Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont tous deux estimé que la base permettant d'établir cette comparaison était le marché. Ainsi, le Groupe spécial a fait observer ce qui suit:

> "une contribution financière ne confère un "benefit", c'est-à-dire un avantage, que si elle est fournie à des conditions plus avantageuses que celles que le bénéficiaire aurait trouvées sur le marché".[2315]

7.311 De même, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> "le marché constitue une bonne base de comparaison lorsqu'on détermine si un "avantage" a été "conféré", parce qu'on peut identifier la capacité d'une "contribution financière" de fausser les échanges en déterminant si le bénéficiaire a reçu une "contribution financière" à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché".[2316]

7.312 Par conséquent, lorsque l'on examine si l'engagement d'accorder à Airbus une AL/FEM selon des modalités à négocier a conféré un avantage, il faut comparer la situation d'Airbus avec cet engagement et la situation à laquelle elle aurait été confrontée en l'absence d'engagement. Même si nous admettons qu'il est fort probable que l'engagement pris par des pouvoirs publics des États membres des CE de financer le développement de l'A350 selon des modalités et conditions soumises à négociation montre "aux clients que la ligne de produits d'Airbus sera encore élargie", les États-Unis n'ont pas expliqué pourquoi cette démonstration ne pourrait pas aussi être probable à la lumière d'un

---

[2313] À cet égard, nous notons qu'il a été indiqué dans un article, le 1er décembre 2006, qu'Airbus était "censée" obtenir un financement pour l'A350XWB (qui a remplacé le projet d'A350) sans recourir à l'AL/FEM. Ross Tieman, *Airbus finds Pounds 6.7bn for wide-body jet*, The Evening Standard (1er décembre 2006), pièce EC-671. En outre, les Communautés européennes ont fait valoir que British Aerospace n'avait pas utilisé l'AL/FEM offerte par les pouvoirs publics britanniques pour l'A340-500/600 en raison du nombre "restrictif" de ventes d'aéronefs sur la base duquel les autorités britanniques exigeaient le remboursement. À la place, British Aerospace a choisi de financer sa part des travaux pour ce modèle dérivé de LCA en contractant un prêt auprès d'une banque privée. *Voir*, par exemple, CE, PCE, paragraphes 474, 505 et 506.

[2314] Rapport du Groupe spécial *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils* ("*Canada – Aéronefs*"), WT/DS70/R, adopté le 20 août 1999, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS70/AB/R, paragraphe 9.112, que l'Organe d'appel a cité, en l'approuvant, dans son rapport sur l'affaire *Canada – Aéronefs*, paragraphe 149.

[2315] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.112; rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 157 et 158.

[2316] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157.

engagement de financement comparable de la part du marché. À cet égard, nous notons que les États-Unis ne suggèrent pas qu'Airbus n'aurait pas pu obtenir un financement pour l'A350 auprès du marché. En fait, comme nous l'avons déjà fait remarquer dans la note de bas de page 2313, un article paru dans la presse en décembre 2006 a indiqué qu'à cette époque Airbus était "censée" obtenir un financement pour l'A350XWB (qui devait remplacer l'A350) sans recourir à l'AL/FEM.[2317]

7.313 S'agissant des avis des agences de notation, les États-Unis ont présenté un élément de preuve sous la forme d'un rapport publié par l'agence Fitch Ratings en novembre 2006 qui indiquait que "l'aide au lancement {pour l'A350XWB} serait considérée favorablement dans une perspective de crédit". Le premier point à noter au sujet de cette déclaration est qu'elle mentionne l'"aide au lancement" sans aucune explication. Il n'apparaît donc pas clairement que Fitch Ratings se réfère à un engagement d'accorder une AL/FEM *soumis à négociation*. En tout état de cause, au même paragraphe, Fitch Ratings réserve sa position quant à l'effet sur la cote de crédit d'une autre forme de financement apparemment envisagée par Airbus à cette époque (les obligations hybrides), en raison d'un manque de renseignements sur la structure et le montant particuliers de ces obligations. En d'autres termes, Fitch Ratings n'exclut pas automatiquement la possibilité qu'un financement aux conditions du marché (sous la forme d'obligations hybrides) pour le développement de l'A350 ait aussi pu avoir un effet positif sur la cote de crédit d'EADS.

7.314 Par conséquent, en conclusion, après avoir examiné attentivement les éléments de preuve et arguments présentés par les parties, nous ne sommes pas convaincus qu'un engagement clair et identifiable d'accorder une AL/FEM selon les modalités et conditions spécifiées par les États-Unis existait à la date d'établissement du présent Groupe spécial. Même si les éléments de preuve que nous avons examinés portent à croire qu'il existait bien un engagement de principe des pouvoirs publics des quatre États membres des CE en vue de soutenir le développement de l'A350 au moyen d'une AL/FEM, cet engagement n'avait pas la forme d'une AL/FEM assortie de modalités de remboursement non garanti, différé, subordonné au succès et à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché, comme les États-Unis l'allèguent, mais d'une AL/FEM assortie de modalités et de conditions soumises à négociation. Les États-Unis n'ont donc pas démontré que la mesure d'AL/FEM qu'ils contestent existait au moment de l'établissement du présent Groupe spécial. En outre, pour les raisons que nous avons exposées plus haut, nous estimons que les engagements qui existaient effectivement ne conféraient aucun des avantages dont les États-Unis affirment qu'Airbus bénéficiait. En conséquence, nous rejetons la plainte formulée par les États-Unis à l'encontre de la mesure alléguée d'AL/FEM de 1 700 millions de dollars EU en faveur de l'A350.

c) Compatibilité de l'AL/FEM avec le Code des subventions et des mesures compensatoires de 1979 issu du Tokyo Round

i) Arguments des parties

Communautés européennes

7.315 Les Communautés européennes estiment que, conformément aux règles intertemporelles de droit international, un fait ne peut être évalué correctement qu'à la lumière du droit de l'époque.[2318] Il

[2317] En outre, nous notons qu'un rapport de Fitch Ratings du 15 novembre 2006 indique qu'Airbus envisageait d'émettre des "obligations hybrides" pour financer le projet d'A350XWB. Fitch Ratings, *Special Report – Diverging Flight Paths: Boeing and Airbus, Large Commercial Aircraft Update*, 15 novembre 2006, p. 6. Pièce US-451.

[2318] CE, réponse à la question n° 61 du Groupe spécial, et CE, DCE, paragraphe 145, faisant toutes deux référence à la déclaration du juge Huber dans l'affaire *Island of Palmas Arbitration*, selon laquelle "{u}n acte juridique doit être apprécié à la lumière du droit de l'époque, et non à celle du droit en vigueur au moment

s'ensuit, selon les Communautés européennes, que la licéité des contrats d'AL/FEM pour l'A320 et l'A330/A340, qui ont été conclus entre 1985 et 1993, doit être déterminée à la lumière des disciplines internationales en matière de subventions en vigueur au moment de leur conclusion, à savoir le Code des subventions et des mesures compensatoires de 1979 issu du Tokyo Round ("Code des subventions du Tokyo Round"). Les Communautés européennes affirment que la même règle intertemporelle se retrouve à l'article 14 a) et 14 b) de l'Accord SMC, en vertu duquel, selon ce qu'elles font valoir, l'existence et le montant des subventions doivent être établis *a priori* et non *a posteriori*. En particulier, elles notent que l'article 14 a) prescrit que la prise de participation des pouvoirs publics au capital social d'une entreprise ne sera pas considérée comme conférant un avantage, à moins que la décision en matière d'investissement ne puisse être jugée incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements *au moment où la décision est prise*, non au moment où la décision en matière d'investissement est examinée dans le cadre d'une procédure de règlement des différends. De même, les Communautés européennes font observer que l'évaluation prévue à l'article 14 b) nécessite une comparaison entre le coût d'un prêt des pouvoirs publics pour le bénéficiaire et le coût d'un prêt commercial comparable *au moment où le prêt des pouvoirs publics est accordé*.[2319] Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que si l'une quelconque des mesures d'AL/FEM considérées "entre dans le champ d'application temporel de l'Accord SMC", elle devrait "au moins être évaluée au regard des règles du Code des subventions du Tokyo Round".[2320]

7.316 Les Communautés européennes rappellent que le Code des subventions du Tokyo Round ne donnait pas de définition explicite d'une subvention. Toutefois, elles font valoir que des indications permettant de comprendre quels types de mesures équivalaient à des subventions à l'époque pertinente se trouvaient dans la "Liste exemplative de subventions à l'exportation" figurant à l'annexe du Code. En particulier, les Communautés européennes affirment que le principe général que l'on pouvait tirer de la "Liste exemplative" était que, au moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM pour l'A320 et l'A330/A340, les subventions se limitaient aux mesures ayant un coût pour les pouvoirs publics qui les octroyaient.[2321] Les Communautés européennes font valoir que de telles mesures ne peuvent pas figurer dans les contrats d'AL/FEM pour l'A320 et l'A330/A340, qui, selon ce qu'elles soutiennent, ont été conclus à des conditions garantissant aux pouvoirs publics des rendements qui n'étaient pas "manifestement insuffisants" pour couvrir leurs coûts.[2322] Par conséquent, selon les Communautés européennes, les contrats d'AL/FEM pour l'A320 et l'A330/A340 étaient conformes aux disciplines internationales pertinentes en matière de subventions qui étaient en vigueur au moment où ils ont été conclus.

7.317 Les Communautés européennes estiment que le Code des subventions du Tokyo Round reste en vigueur entre les parties et est applicable à l'évaluation de l'existence de subventions accordées dans le secteur des aéronefs civils avant le 1er janvier 1995, en raison du renvoi à l'article 8:3 et 8:4 du Code qui se trouve à l'article 6:1 de l'Accord de 1979 sur le commerce des aéronefs civils.[2323] En outre, bien que les Communautés européennes reconnaissent que le Code des subventions du Tokyo Round n'est pas un "accord visé", elles font valoir qu'il est néanmoins pertinent en l'espèce parce qu'il relève des "accords" que les parties ont le droit de citer en vertu de l'article 7:2 du Mémorandum d'accord.[2324] En tout état de cause, selon les Communautés européennes, si les seuls accords internationaux pouvant être dûment invoqués devant un groupe spécial étaient les "accords visés",

---

où s'élève ou doit être réglé un différend relatif à cet acte", Recueil des sentences arbitrales, vol. II/829 (1928), page 845. Pièce EC-672.

[2319] CE, réponse à la question n° 61 du Groupe spécial (pas d'italique dans l'original).
[2320] CE, réponse à la question n° 61 du Groupe spécial.
[2321] CE, PCE, paragraphe 384.
[2322] CE, PCE, paragraphe 388.
[2323] CE, DCE, paragraphes 143 et 144.
[2324] CE, DCE, paragraphe 146.

tous les différends dans lesquels l'Organe d'appel s'est référé à des accords non visés auraient fait l'objet d'un règlement erroné.[2325]

États-Unis

7.318 Les États-Unis estiment qu'il n'y a pas de fondement légitime permettant aux Communautés européennes d'affirmer que le Groupe spécial doit évaluer les mesures pertinentes d'AL/FEM au regard du Code des subventions du Tokyo Round. Ils rappellent que la tâche du Groupe spécial en l'espèce est définie par son mandat et que ce mandat lui prescrit d'examiner les allégations des États-Unis à la lumière des "accords visés" cités dans la demande d'établissement d'un groupe spécial, lesquels n'incluent pas le Code des subventions du Tokyo Round.[2326]

7.319 Selon les États-Unis, les "accords visés" servent de base non seulement pour saisir le système de règlement des différends de l'OMC, mais aussi pour résoudre les différends. Par conséquent, la conformité avec un accord non visé ne peut pas faire l'objet des travaux d'un groupe spécial dans le cadre d'un différend au titre du Mémorandum d'accord. Les États-Unis soutiennent que ce principe est énoncé aux articles 7:1 et 11 du Mémorandum d'accord, qui prescrivent à un groupe spécial de résoudre l'affaire dont il est saisi sur la base des "accords visés" pertinents et non des accords non visés.[2327] En outre, les États-Unis notent que ce sont des constatations et recommandations formulées par un groupe spécial au regard des "accords visés" dont il est question aux articles 3:2, 3:4 et 19:1 du Mémorandum d'accord, et non des constatations et recommandations au regard d'accords non visés.[2328] Enfin, ils notent que la seule disposition du Mémorandum d'accord qui reconnaît la pertinence des accords non visés aux fins du règlement des différends est l'article 3:11. Cette disposition prévoit que les différends pour lesquels des demandes de consultations ont été présentées au titre du "GATT de 1947 ou de tout autre accord ayant précédé les accords visés" doivent être réglés par l'application des "règles et procédures pertinentes de règlement des différends applicables immédiatement avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC".[2329] Selon les États-Unis, l'absence de toute référence aux accords non visés ou aux "accords ayant précédé" les accords visés dans d'autres dispositions du Mémorandum d'accord (mis à part l'article 8:1, qui mentionne les "accord{s} qui {ont} précédé" les accords visés dans le contexte de la description des personnes "très qualifiées" pour faire partie des groupes spéciaux) confirme que ces accords ne sont pas pertinents dans des circonstances autres que celles qui sont mentionnées à l'article 3:11.[2330]

ii) Évaluation par le Groupe spécial

7.320 Les Communautés européennes soutiennent que, conformément aux règles intertemporelles de droit international, la conformité des contrats d'AL/FEM pour l'A320 et l'A330/A340 ne peut pas être évaluée au regard de l'Accord SMC, mais doit à la place être déterminée au regard des règles du Code des subventions du Tokyo Round, qui est le cadre juridique international qui, selon elles, était en vigueur lorsque les mesures contestées ont été adoptées. Les Communautés européennes affirment que, lorsqu'ils sont considérés sous cet angle, les contrats d'AL/FEM étaient pleinement conformes aux obligations incombant aux Communautés européennes et aux États membres concernés au moment de leur conclusion. En conséquence, elles demandent au Groupe spécial de rejeter la plainte des États-Unis. À l'inverse, les États-Unis font valoir que la demande des Communautés européennes n'est étayée par aucune disposition du Mémorandum d'accord qui, selon eux, indique clairement qu'un

[2325] CE, DCE, paragraphe 146.
[2326] États-Unis, PDOC, paragraphes 30 et 31; États-Unis, DCE, paragraphes 27 à 34.
[2327] États-Unis, DCE, paragraphe 30.
[2328] États-Unis, DCE, paragraphe 31.
[2329] États-Unis, DCE, paragraphe 32.
[2330] États-Unis, DCE, paragraphe 32.

groupe spécial peut uniquement se prononcer sur la conformité des mesures contestées avec les dispositions des accords visés de l'OMC. Étant donné que le Code des subventions du Tokyo Round n'est pas un accord visé de l'OMC, les États-Unis affirment qu'il n'existe aucun fondement juridique permettant d'évaluer la conformité des mesures d'AL/FEM considérées avec les dispositions du Code.

7.321 La principale question soulevée par le moyen de défense des Communautés européennes est celle de savoir si, dans notre évaluation des allégations des États-Unis, nous devons, conformément aux règles intertemporelles de droit international, appliquer les disciplines internationales en matière de subventions qui étaient en vigueur au moment où les contrats contestés ont été conclus (à savoir le Code des subventions du Tokyo Round) ou appliquer les règles qui existent au moment du présent différend (à savoir l'Accord SMC).

7.322 D'après ce que nous croyons comprendre, la doctrine de l'application intertemporelle du droit international, telle qu'elle a été énoncée dans l'affaire *Island of Palmas Arbitration*, comprend deux éléments: premièrement, les actes devraient être jugés à la lumière du droit en vigueur à l'époque de leur création; et, deuxièmement, les droits valablement acquis conformément au droit en vigueur à l'époque de leur création peuvent être perdus s'ils ne sont pas maintenus conformément aux modifications du droit international.[2331] Bien que des doutes aient été émis quant au statut du second élément en tant que principe de droit international[2332], il apparaît que le premier élément, qui constitue le fondement de l'argument des Communautés européennes, a été largement admis.[2333] Toutefois, dans les circonstances de la présente affaire, nous estimons que les Communautés européennes se fourvoient en s'appuyant sur cet aspect de la doctrine.

7.323 Nous rappelons que, dans notre décision préliminaire, nous avons conclu que l'article 5 de l'Accord SMC établissait l'obligation pour les Membres de ne pas causer d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres en recourant à des subventions. Ce faisant, nous avons rejeté l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'article 5 ne s'applique pas aux subventions accordées avant le 1er janvier 1995. Compte tenu de cela, les Communautés européennes commettent une erreur en s'appuyant sur la doctrine.[2334] Le fait même que l'article 5 traite des effets défavorables causés par le recours à des subventions, qui peuvent avoir été accordées avant le 1er janvier 1995, signifie que ces mesures doivent nécessairement entrer dans le champ d'application de l'Accord SMC et donc être évaluées sur la base des règles contenues dans cet accord. En d'autres termes, étant donné que l'article 5 de l'Accord SMC s'applique aux subventions antérieures à 1995 qui causent des effets défavorables après l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC, la doctrine de l'application intertemporelle du droit international ne peut pas avoir pour effet d'empêcher l'application de l'Accord SMC à ces subventions.

7.324 Nous ne sommes pas non plus convaincus par l'argument des Communautés européennes selon lequel le Code des subventions du Tokyo Round est pertinent pour l'évaluation par le Groupe

---

[2331] *Island of Palmas Arbitration*, Recueil des sentences arbitrales, vol. II/829 (1928), page 845. Il apparaît que la doctrine a aussi été appliquée, par exemple, dans l'*Affaire des Grisbadarna*, Recueil des sentences arbitrales, vol. XI/155 (1909); *The North Atlantic Coast Fisheries Case,* Recueil des sentences arbitrales, vol. XI/167 (1910); l'*Affaire des pêcheries* (Royaume-Uni c. Norvège), CIJ Recueil 1951, page 116; l'*Affaire des Minquiers et des Écréhous*, CIJ Recueil 1953, page 47; et l'*Affaire du plateau continental de la mer Égée*, CIJ Recueil 1978, page 3.

[2332] *Voir*, par exemple, A. D'Amato, *International Law, Intertemporal Problems* in Encyclopaedia of Public International Law, 1992, pp. 1234-1236 at 1235; et P. C. Jessup, *The Palmas Island Arbitration* (1928) 22 AJIL pp. 735-752, p. 740.

[2333] *Voir*, par exemple, T.O. Elias, *The Doctrine of Intertemporal Law* (1980) 74 AJIL 2 pp. 285-307; A. D'Amato, *International Law, Intertemporal Problems* in Encyclopaedia of Public International Law, 1992, pp. 1234-1236 at 1235; I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, 5th Ed. 1998, pp. 126-128.

[2334] *Voir* les paragraphes 7.64 et 7.65 ci-dessus.

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

spécial des allégations des États-Unis parce que, même s'il ne s'agit pas d'un accord visé de l'OMC, il relève néanmoins des "accords" mentionnés à l'article 7:2 du Mémorandum d'accord. Tout d'abord, nous rappelons que le Code des subventions du Tokyo Round a pris fin un an après l'entrée en vigueur de l'Accord SMC.[2335] Deuxièmement, il est clair pour nous que le mot "agreements" (accords) à l'article 7:2, qui est relié par la conjonction "or" (ou) aux termes "covered agreement" (accord visé) qui le précèdent immédiatement, se réfère au pluriel de "covered agreement". Il ne devrait donc pas être interprété, ainsi que les Communautés européennes le suggèrent, comme se référant aux accords internationaux qui ne sont pas des accords visés de l'OMC. Comme nous l'avons déjà noté dans notre décision préliminaire, l'article 7:2 ne nous donne pas compétence pour déterminer les droits et obligations résultant pour les parties d'accords non visés aux fins des recommandations ou décisions visées à l'article 11 du Mémorandum d'accord.[2336] Ces recommandations ou décisions doivent se rapporter aux droits et obligations résultant pour les parties des accords visés de l'OMC, et non aux droits et obligations résultant pour ces parties d'accords internationaux qui ne sont pas des accords visés de l'OMC. On trouve des éléments additionnels étayant ce point de vue dans les articles 3:2, 3:4 et 19:1 du Mémorandum d'accord, dans lesquels, comme les États-Unis l'ont noté, il est également question de constatations et recommandations d'un groupe spécial au regard d'accords visés de l'OMC, et non d'accords non visés. Il n'existe donc aucun fondement juridique pour étayer l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle, dans le contexte du présent différend, les mesures contestées doivent être évaluées au regard des termes du Code des subventions du Tokyo Round.[2337]

7.325 En conséquence, pour toutes les raisons exposées ci-dessus, nous rejetons l'opinion des Communautés européennes selon laquelle la conformité des contrats d'AL/FEM pour l'A320 et l'A330/A340 ne peut pas être évaluée au regard de l'article 5 de l'Accord SMC, mais doit à la place être examinée au regard du Code des subventions de 1979 issu du Tokyo Round.

d) Question de savoir si chacune des AL/FEM individuelles accordées pour les modèles de LCA A300, A310, A320, A330/A340, A330-200, A340-500/600 et A380 constitue une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

i) Arguments des parties

États-Unis

7.326 Les États-Unis affirment que les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques ont accordé une AL/FEM à Airbus pour chacun de ses nouveaux modèles de LCA et de leurs principaux modèles dérivés développés depuis 1969 – en particulier, l'A300, l'A310, l'A320,

[2335] *Voir* l'article 3 de la *Décision concernant la coexistence transitoire de l'accord relatif à l'interprétation et à l'application des articles VI, XVI et XXIII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce et de l'Accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce*, adoptée par le Comité des subventions et mesures compensatoires du GATT le 8 décembre 1994 (*SCM*/186), dont le Comité des subventions et des mesures compensatoires de l'OMC a pris acte ultérieurement à sa réunion du 22 février 1995 (G/*SCM*/M/1).

[2336] *Voir* les paragraphes 7.89 à 7.105 ci-dessus.

[2337] En parvenant à cette conclusion, nous ne disons pas qu'on ne peut pas s'appuyer sur des accords non visés pour interpréter les droits et obligations des parties au titre des accords visés de l'OMC. (*Voir*, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphes 195 à 199, dans lequel le Système harmonisé a servi de contexte à l'interprétation de la Liste d'engagements tarifaires des Communautés européennes.) Toutefois, dans le cas présent, les Communautés européennes ne nous demandent pas d'utiliser le Code des subventions du Tokyo Round comme contexte pour interpréter une ou plusieurs dispositions d'un accord visé de l'OMC. En effet, elles estiment que le Groupe spécial devrait appliquer les disciplines de fond énoncées dans le Code des subventions du Tokyo Round pour déterminer la licéité des mesures contestées aux fins du présent différend.

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

l'A330/A340[2338], l'A330-200, l'A340-500/600[2339] et l'A380. Ils considèrent que l'AL/FEM est une forme de financement par prêts très préférentielle que les États membres des CE ont conçu et utilisent pour compenser les coûts et les risques associés au développement des LCA d'Airbus. Ils estiment que la "valeur nominale" du montant total du financement accordé à Airbus au moyen de l'AL/FEM entre 1969 et 2002 est d'environ 15 milliards de dollars EU.[2340] Selon les États-Unis, chacune des AL/FEM accordées qu'ils contestent est la preuve d'une "contribution financière" qui confère un "avantage" à Airbus, et équivaut donc à une subvention, au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.

Contribution financière

7.327 Les États-Unis font valoir que chacun des contrats d'AL/FEM individuels comporte une contribution financière sous la forme d'un transfert direct de fonds ou d'un transfert direct potentiel de fonds, au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[2341] En particulier, ils soutiennent que les contrats d'AL/FEM pour l'A300, l'A310, l'A320, l'A330/340, l'A330-200 et l'A340-500/600 constituent des transferts directs de fonds dans la mesure où les montants de financement prévus au titre de ces contrats ont aujourd'hui été versés.[2342] En ce qui concerne les contrats d'AL/FEM pour l'A380, les États-Unis soutiennent qu'ils sont la preuve de l'existence de transferts directs de fonds et, dans la mesure où certains montants engagés n'ont pas encore été versés, de transferts directs potentiels de fonds.[2343]

Avantage

7.328 Rappelant certaines observations formulées par l'Organe d'appel dans les affaires *Canada – Aéronefs* et *États-Unis – Plomb et bismuth II*[2344], les États-Unis estiment qu'une contribution financière confère un avantage à un bénéficiaire, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, si elle est accordée à de meilleures conditions que celles que ce même bénéficiaire pourrait obtenir sur le marché. Ils affirment que les contributions financières mises à disposition dans le cadre des contrats d'AL/FEM confèrent un avantage à Airbus parce qu'elles comportent des prêts à des taux d'intérêt qui sont substantiellement inférieurs à ce que le marché exigerait pour un financement présentant des caractéristiques semblables.

7.329 Les caractéristiques particulières des prêts qui sont au centre des allégations des États-Unis sont ce qu'ils décrivent comme les conditions de remboursement subordonné au succès non garanti et différé qui figurent dans chacun des contrats d'AL/FEM contestés. Les États-Unis font valoir que ces caractéristiques particulières de l'AL/FEM transfèrent aux États membres des CE une grande partie des "risques substantiels"[2345] ou des "risques extrêmement élevés"[2346] associés au développement des

[2338] Les Communautés européennes ont expliqué que malgré les caractéristiques et profils de marché différents de l'A330 et de l'A340, les versions de base de ces modèles de LCA sont parfois désignées collectivement comme l'"A330/A340", rendant ainsi compte du fait qu'ils ont été lancés au même moment. CE, PCE, note de bas de page 53.

[2339] Les Communautés européennes indiquent que l'A340-500/600 correspond en fait à deux variantes différentes de l'A340. Cependant, en raison de leurs similitudes, elles sont souvent désignées collectivement comme l'"A340-500/600". CE, PCE, note de bas de page 53.

[2340] États-Unis, PCE, paragraphes 81 et 89; États-Unis, déclaration orale non confidentielle à la première réunion avec le Groupe spécial (ci-après "États-Unis, PDONC"), paragraphe 5; États-Unis, DCE, paragraphe 1.

[2341] États-Unis, PCE, paragraphes 109, 173, 214, 236, 244, 254, 266, 274, 283 et 291.

[2342] États-Unis, réponse à la question n° 4 du Groupe spécial.

[2343] États-Unis, réponse à la question n° 4 du Groupe spécial.

[2344] États-Unis, PCE, paragraphe 110, citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 153, et le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Plomb et bismuth II*, paragraphe 68.

[2345] États-Unis, PCE, paragraphe 137.

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

LCA d'Airbus; un transfert de risques dont ils soutiennent qu'il n'est pas dûment pris en compte dans le niveau des taux d'intérêt demandés pour ce type de financement.

7.330 Les États-Unis expliquent qu'aux termes des contrats d'AL/FEM, Airbus est tenue d'effectuer des remboursements au moyen d'un prélèvement sur chaque livraison du produit financé. Ce prélèvement représente un montant fixe par aéronef sur un nombre déterminé de livraisons. Par exemple, un gouvernement qui accorde 1 milliard d'euros pour un nouveau modèle d'aéronef pourrait demander à Airbus de rembourser le financement, majoré d'un rendement, en effectuant des prélèvements sur les 400 premières livraisons de l'aéronef en question. Le remboursement intégral du prêt est donc subordonné à la réalisation de 400 ventes par Airbus. Cependant, selon les États-Unis, comme chaque prêt est subordonné au succès et non garanti, les pouvoirs publics n'ont aucun moyen d'obtenir le remboursement si les 400 livraisons attendues ne sont pas réalisées. Le remboursement dépend entièrement du succès du modèle particulier de LCA auquel s'applique le financement.[2347] Les États-Unis font valoir que cela veut dire qu'Airbus obtient un financement en bénéficiant d'un avantage évident, à savoir l'absence de risque de sous-performance. Autrement dit, lorsque Airbus lance un nouveau programme d'aéronefs, elle sait dès le départ que ce sont les pouvoirs publics – et non elle – qui assument le risque que le projet ne génère pas assez de ventes pour rembourser les fonds qu'ils lui ont accordés. Si les ventes effectives sont inférieures aux prévisions, Airbus n'est pas tenue de rembourser ces fonds.[2348]

7.331 Dans le même ordre d'idée, les États-Unis font valoir que les pouvoirs publics accordant l'AL/FEM assument une grande part des risques associés au développement de LCA en différant le remboursement des prêts. Selon les États-Unis, les États membres des CE diffèrent le remboursement de l'AL/FEM des trois façons suivantes: i) en liant le remboursement aux livraisons d'aéronefs; ii) en autorisant Airbus à effectuer des prélèvements relativement faibles sur les premières livraisons d'aéronefs et des prélèvements progressivement plus importants sur les livraisons ultérieures; et iii) en renonçant parfois à tout prélèvement sur une première série de livraisons. Les États-Unis font valoir que ces conditions de remboursement ont tout d'abord pour effet dans un premier temps de supprimer, et ensuite de réduire au minimum, la charge du service de la dette pesant sur Airbus au cours des premières années d'existence de ses programmes de LCA, alors que les coûts sont encore élevés et que les recettes générées par les premières livraisons – qui bénéficient habituellement de fortes remises – sont relativement faibles. En d'autres mots, les conditions de remboursement différé ont pour effet de reporter le remboursement jusqu'au point du cycle économique des LCA le plus favorable pour ce qui est de la compétitivité d'Airbus.[2349]

7.332 Les États-Unis présentent une simulation qui, selon eux, quantifie l'effet des conditions de remboursement subordonné au succès et différé de l'AL/FEM sur la rentabilité des programmes de LCA.[2350] Ils font valoir que les résultats de cette simulation démontrent dans quelle mesure ces conditions modifient le rapport risque/gain auquel est confronté un constructeur d'aéronefs car elles transforment les pertes de valeur actuelle nette pour un programme d'aéronefs dans les cas où le nombre de livraisons réalisées est inférieur aux prévisions en gains de valeur actuelle nette pour le même programme. Les États-Unis soutiennent que la même simulation montre que, même dans les cas où le programme reste déficitaire, l'AL/FEM réduit considérablement l'importance de la perte de

---

[2346] États-Unis, PDONC, paragraphe 6.
[2347] États-Unis, PCE, paragraphe 117.
[2348] États-Unis, PCE, paragraphe 121.
[2349] États-Unis, PCE, paragraphes 125 à 128.
[2350] Gary J. Dorman, *The Effect of Launch Aid on the Economics of Commercial Airplane Programs,* 6 novembre 2006 (ci-après "Rapport Dorman"), pièce US-70 (RCC). M. Dorman est premier Vice-Président et Président du Global Anti-Trust Practice de NERA. Il a notamment comme diplômes un doctorat en économie de l'Université de Californie, Berkeley, et une licence en économie avec mention très bien de l'Université du Michigan.

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

valeur actuelle nette subie par suite de l'échec du programme.[2351] De plus, ils estiment que la simulation indique également que la valeur actuelle nette d'un programme d'aéronefs bénéficiant de l'AL/FEM augmente à mesure que les remboursements sont différés (tant en ce qui concerne le nombre minimal de livraisons à effectuer avant que les obligations de remboursement ne prennent effet qu'en ce qui concerne la "progressivité" du calendrier de remboursement). Ainsi, selon les États-Unis, plus le remboursement est différé, plus l'avantage commercial et financier pour Airbus est grand.[2352]

7.333 S'appuyant sur les conclusions de deux études demandées à NERA Economic Consulting[2353], les États-Unis soutiennent que le taux de rentabilité qu'un investisseur commercial demanderait pour des prêts par projet ayant des conditions de remboursement subordonné au succès, non garanti et différé comparables à celles prévues dans les contrats d'AL/FEM contestés, serait bien supérieur au taux de rentabilité qui, selon leurs affirmations, est associé à chacune des mesures contestées. En particulier, ils estiment que l'écart entre les taux d'intérêt des mesures d'AL/FEM contestées et ceux d'un financement commercial comparable s'échelonne entre **[***]** et 24,52 points de pourcentage.[2354] Selon les États-Unis, les propres points de repère des Communautés européennes relatifs au taux d'intérêt du marché conduisent à la même conclusion, ne mettant en évidence que des écarts de taux d'intérêt légèrement moindres.[2355]

7.334 Les États-Unis trouvent des éléments à l'appui de leur point de vue selon lequel les mesures d'AL/FEM contestées confèrent un avantage à Airbus dans le différend *Canada – Aéronefs*, dans lequel, selon eux, il a été constaté qu'un financement quasiment identique à l'AL/FEM conférait un avantage à cause des taux d'intérêt non commerciaux qui étaient demandés au bénéficiaire.[2356] Par ailleurs, ils font valoir qu'Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus ont reconnu que l'AL/FEM conférait un avantage. Par exemple, les États-Unis indiquent une ligne dans **[***]**.[2357] Ils citent également un certain nombre de déclarations des pouvoirs publics qui, selon eux, expliquent les avantages de l'AL/FEM pour Airbus.[2358] Enfin, les États-Unis soutiennent que le point de vue selon lequel l'AL/FEM confère un avantage à Airbus est également étayé par une série de décisions en matière d'aide publique des CE qui analysaient le financement accordé par les pouvoirs publics français et espagnols, respectivement, à CASA et à Aérospatiale pour des projets de développement d'aéronefs.[2359]

[2351] États-Unis, PCE, paragraphe 123.

[2352] États-Unis, PCE, paragraphe 135.

[2353] NERA Economic Consulting (David M. Ellis, Artur J. Bonifaciuk and James Jordan), *Economic Assessment of the Benefit of Launch Aid*, 10 novembre 2006, (ci-après "Rapport Ellis"), pièces US-80 (RCC) et US-80 (RCES), et NERA Economic Consulting, *Answer to Whitelaw Report*, 24 mai 2007 (ci-après "réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw"), pièce US-534 (RCES) et US-534a (RCC).

[2354] États-Unis, PCE, paragraphes 116 à 147 (l'AL/FEM en général); 178 à 185 (A300/A310); 195 à 205 (A320); 219 à 228 (A330/A340); 237 à 240 (A330-200); 245 à 250 et 255 à 257 (A340-500/600); et 267 à 270, 275 à 279, 284 à 287 et 292 à 296 (A380).

[2355] États-Unis, PDONC, paragraphes 15 et 16; États-Unis, DCE, paragraphes 72 à 77, faisant référence à la pièce US-448, page 2.

[2356] États-Unis, PCE, paragraphes 148 à 151, faisant référence à l'octroi préalable de fonds à Bombardier pour le développement d'aéronefs dans le cadre du programme Partenariat technologique Canada et à la constatation faite par le Groupe spécial dans cette affaire selon laquelle le Canada avait pour politique de ne pas "chercher à obtenir un taux de rentabilité commercial de ses contributions". Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphes 9.313 à 9.315.

[2357] États-Unis, PCE, paragraphe 152, citant **[***]**. Pièce US-68.

[2358] États-Unis, PCE, paragraphes 154 à 156.

[2359] États-Unis, PCE, paragraphes 158 à 163, faisant référence à la Décision n° 97/807/EC du 30 avril 1997, J.O. (1997) n° L 331/10, *Aide accordée par l'Espagne à l'entreprise aéronautique Construcciones Aeronáuticas, SA* (financement accordé par les pouvoirs publics espagnols en vue du développement d'un

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

Communautés européennes

7.335 Les Communautés européennes rejettent l'allégation des États-Unis selon laquelle chacune des mesures d'AL/FEM contestées équivaut à une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Cependant, pour ce faire, elles ne contestent pas les allégations des États-Unis concernant le fait que l'AL/FEM est une "contribution financière", au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. En revanche, pour récuser la plainte des États-Unis visant les mesures d'AL/FEM contestées, les Communautés européennes se concentrent sur la question de savoir si chacune de ces mesures confère un "avantage" à son bénéficiaire, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Dans ce contexte, elles ont avancé plusieurs moyens de défense.

Avantage

Article 4 de l'Accord de 1992

7.336 Les Communautés européennes considèrent que c'est sur la base de l'article 4 de l'Accord de 1992 que doit être évaluée la question de savoir si les mesures d'AL/FEM conclues après l'entrée en vigueur de l'Accord SMC confèrent un "avantage". Selon elles, l'article 4 de l'Accord de 1992 établissait le point de repère convenu par les parties concernant les niveaux du soutien acceptable des pouvoirs publics pour le développement de LCA à l'époque où les contrats d'AL/FEM considérés ont été conclus.[2360] Les Communautés européennes soutiennent que ce point de repère allégué doit être pris en considération en tant que contexte pertinent pour l'interprétation du concept d'"avantage" au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC[2361], parce qu'elles estiment que l'Accord de 1992 est un instrument qui contient des règles de droit international applicables entre les parties, au sens de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne.[2362] Elles font donc valoir qu'il peut être constaté que des contributions financières accordées au moyen des mesures d'AL/FEM postérieures à 1995 ont conféré un "avantage" à Airbus uniquement si elles sont incompatibles avec l'article 4 de l'Accord de 1992. À cet égard, les Communautés européennes allèguent que chacune des mesures d'AL/FEM contestées respectait les conditions relatives au soutien interne établies par l'article 4 de l'Accord de 1992 et ne conférait donc pas d'avantage à Airbus, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[2363]

"Caractère raisonnable des prévisions de remboursement"

7.337 Selon les Communautés européennes, dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, l'Organe d'appel a expliqué que les opérations à la "juste" valeur marchande n'étaient pas toujours les points de repère appropriés pour établir l'existence de subventions au titre de l'Accord SMC. Citant la décision de l'Organe d'appel, les Communautés européennes font valoir que dans des situations particulières, il est nécessaire, pour déterminer si une contribution financière confère un avantage, de tenir compte de "la capacité des gouvernements d'obtenir certains résultats de la part des marchés en déterminant les circonstances et les conditions dans lesquelles les marchés fonctionnent" et de se rappeler que les marchés peuvent "subir fortement

---

nouvel avion turbopropulseur d'une capacité de 70 à 80 sièges), pièce US-81; communiqué de presse, *La Commission approuve un projet français de régime d'aide à la R et D en faveur du secteur aéronautique*, IP/96/665 du 18 juillet 1996 (financement accordé par les pouvoirs publics français en vue du développement de l'A330-200 par Aérospatiale), pièce US-89; et lettre de M. Karel Van Miert à M. Hubert Vedrine, *Avance remboursable consentie à Aérospatiale pour le programme de l'A340-500/600 d'Airbus*, aide n° N369/98 (financement accordé par les pouvoirs publics français en vue du développement de l'A340-500/600 par Aérospatiale), pièce US-3.

[2360] CE, PCE, paragraphes 395 à 404; CE, DCE, paragraphes 148 à 150.

[2361] CE, PCE, paragraphes 398, 399 et 441.

[2362] CE, PCE, paragraphes 131 à 150.

[2363] CE, PCE, paragraphes 405 à 441.

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

les effets" de ces politiques publiques.[2364] Étant donné que, d'après les allégations, la branche de production des LCA est étroitement associée à une forte intervention des pouvoirs publics et une lourde réglementation internationale[2365], les Communautés européennes donnent à entendre qu'il s'agit d'un secteur où les considérations du type de celles énoncées par l'Organe d'appel doivent être prises en compte pour déterminer si le soutien accordé par les pouvoirs publics sous la forme d'une AL/FEM équivaut à un subventionnement au titre de l'Accord SMC. Elles estiment donc que la méthode appropriée pour déterminer si l'AL/FEM accordée pour l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380 confère un "avantage", au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, ne devrait pas consister à évaluer si chacun des contrats contestés satisfait aux "conditions du marché "parfait""".[2366] Elles font valoir que, pour faire cette détermination, il faudrait plutôt vérifier le caractère raisonnable du nombre prévu de ventes sur la base duquel les remboursements sont censés garantir le taux de rentabilité convenu dans chacun des contrats considérés.[2367]

7.338 Les Communautés européennes trouvent dans la note de bas de page 16 de l'Accord SMC des éléments "indirects" à l'appui de leur point de vue selon lequel le caractère raisonnable des prévisions de remboursement est le "facteur décisif"[2368] pour déterminer si l'AL/FEM constitue une subvention. Bien que cette note se rapporte à une disposition qui a expiré (l'article 6.1), les Communautés européennes considèrent qu'elle fournit un contexte pertinent pour déterminer si l'AL/FEM équivaut à une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC. En particulier, elles font valoir que le texte de la note de bas de page 16 vise une situation où un instrument de financement fondé sur les redevances n'est pas entièrement remboursé – situation où les ventes effectives sont inférieures au niveau des ventes prévues. Selon les Communautés européennes, la note de bas de page 16 dispose que le fait de ne pas atteindre le niveau des ventes prévues aux termes d'un instrument de financement fondé sur les redevances (c'est-à-dire de ne pas entièrement rembourser un financement fondé sur les redevances) ne peut pas en soi être réputé causer un préjudice grave.[2369] Les Communautés européennes estiment que, par implication, il s'ensuit que lorsque les ventes effectives sont égales ou supérieures au niveau des ventes prévues aux termes d'un instrument de financement fondé sur les redevances, il ne peut pas être constaté qu'il existe un préjudice grave.[2370] Elles maintiennent que ce résultat signifie que les rédacteurs de l'Accord SMC reconnaissaient que le critère pertinent permettant de déterminer si l'AL/FEM constituait une subvention était le caractère raisonnable des prévisions de

[2364] CE, PCE, paragraphe 445, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphes 123 et 124.

[2365] Les Communautés européennes soutiennent que c'est ce dont témoignent non seulement les "milliards de dollars" allégués de soutien des pouvoirs publics (y compris, selon les allégations, un financement fondé sur les redevances) dont a bénéficié Boeing, le seul autre producteur sérieux de LCA, mais également l'article 6:1 de l'*Accord relatif au commerce des aéronefs civils de 1979* qui est libellé comme suit: "Ils {à savoir les signataires} tiendront ... compte des facteurs spéciaux qui jouent dans le secteur aéronautique, en particulier les aides publiques largement pratiquées dans ce domaine, de leurs intérêts économiques internationaux, et du désir des producteurs de tous les signataires de participer à l'expansion du marché mondial des aéronefs civils". CE, PCE, paragraphes 444 à 447.

[2366] CE, PCE, paragraphe 447; CE, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial; CE, DDONC, paragraphe 86.

[2367] CE, PCE, paragraphes 442 à 478; CE, réponses aux questions n° 62 et 63 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphes 151 à 157. Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de considérer que cet argument est tout aussi pertinent pour montrer que certaines mesures d'AL/FEM antérieures à 1995 (en particulier, les contrats pour l'A320 et l'A330/A340) n'étaient pas des subventions au sens de l'Accord SMC, au cas où il rejetterait les moyens de défense spécifiques avancés par les Communautés européennes au sujet de ces mesures et fondés sur le champ d'application temporel de l'Accord SMC et la pertinence du Code des subventions du Tokyo Round. CE, réponse à la question n° 62 du Groupe spécial.

[2368] CE, PCE, paragraphe 455; CE, réponses aux questions n° 62 et 63 du Groupe spécial.

[2369] CE, PCE, paragraphe 451.

[2370] CE, PCE, paragraphe 452.

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

remboursement.[2371] Les Communautés européennes font donc valoir que dans la mesure où les prévisions de remboursement sont raisonnables, l'AL/FEM sera entièrement remboursée, générant ainsi le taux de rentabilité visé. Ce n'est que si les prévisions de remboursement ne sont pas raisonnables que, selon les Communautés européennes, un avantage sera conféré.[2372]

7.339 Les Communautés européennes estiment que les États-Unis souscrivent à leur interprétation de l'article premier, et elles citent l'extrait suivant d'une communication présentée par les États-Unis au Groupe de négociation sur les règles de l'OMC le 19 mars 2003 à l'appui de leur affirmation selon laquelle les États-Unis considèrent que l'AL/FEM ne constituerait une subvention que si les prévisions commerciales sur lesquelles sont fondées les obligations de remboursement ne sont pas raisonnables:

> "S'agissant de la définition d'une subvention, des règles plus explicites sont nécessaires en ce qui concerne les programmes fondés sur les redevances. Ces programmes prévoient un financement par les pouvoirs publics assorti d'une obligation de remboursement sur la base des ventes futures. De même que pour l'octroi de prêts publics ou les prises de participation des pouvoirs publics, ces dispositifs doivent être jugés selon un critère de marché ou un critère commercial. Si un financement fondé sur les redevances est fondé sur des hypothèses et des prévisions de ventes qui seraient rejetées par le marché, il est évident qu'un avantage a été accordé."[2373]

7.340 Les Communautés européennes affirment que la totalité de l'AL/FEM accordée pour l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380 a été fournie sur la base de prévisions de ventes "très prudentes", le remboursement intégral du principal et des intérêts, lesquels étaient fixés à 25 points de base au moins au-dessus du coût des fonds pour les pouvoirs publics, étant exigé sur la base d'un nombre de ventes qui était inférieur aux attentes d'Airbus sur une période maximale de 17 ans (conformément à l'article 4 de l'Accord de 1992).[2374] Les Communautés européennes expliquent que même si l'analyse de rentabilité d'Airbus déterminait et fixait les limites extrêmes des rendements attendus par les États membres des CE sur la durée de vie de chaque aéronef[2375], elle n'était pas automatiquement prise en compte dans les conditions des contrats. Par ailleurs, elles soutiennent que parce qu'Airbus avait dû elle-même financer 67 pour cent des projets de l'A330-200, de l'A340-500/600 et de l'A380, son analyse de rentabilité pour chacun de ces projets de LCA était "réaliste et lucide", ce qui impliquait que les prévisions des États membres des CE étaient "prudentes" et visaient à assurer un remboursement plus rapide.[2376] Cela avait permis aux pouvoirs publics des États membres des CE de "convenir d'une structure de prélèvements et de calendriers de remboursement qui leur garantissaient un recouvrement satisfaisant de{s} … contributions, ainsi qu'une réelle rentabilité à des taux qui ne seraient pas réprouvés sur le marché".[2377]

"Argument juridique formulé à titre subsidiaire"

7.341 Dans une série finale de communications, les Communautés européennes présentent ce qu'elles qualifient d'"argument juridique formulé à titre subsidiaire", qu'elles demandent au Groupe

---

[2371] CE, PCE, paragraphes 455 et 456; CE, réponse à la question n° 63 du Groupe spécial.

[2372] CE, PCE, paragraphe 455.

[2373] CE, PCE, paragraphes 457 et 458; et CE, DDONC, paragraphe 80, les deux communications citant la communication des États-Unis datée du 19 mars 2003 et intitulée *Disciplines en matière de subventions nécessitant d'être clarifiées et améliorées*, TN/RL/W/78, page 5.

[2374] CE, PCE, paragraphe 467; CE, DCE, paragraphe 157; CE, DDONC, paragraphe 84; CE, DDOC, paragraphes 46 à 56.

[2375] CE, PCE, paragraphes 465 et 469.

[2376] CE, PCE, paragraphes 464 à 477; CE, DONC, paragraphes 46 à 56.

[2377] CE, DCE, paragraphe 157; CE, DDONC, paragraphes 80 à 86.

spécial d'examiner au cas où il rejetterait tous leurs autres arguments concernant la question de savoir si l'AL/FEM équivaut à une subvention.[2378] Conformément à cet argument "à titre subsidiaire", les Communautés européennes partent de l'"hypothèse" que le Groupe spécial devrait constater que le marché fournit le point de repère approprié pour déterminer l'existence d'un "avantage" au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Dans ce contexte, elles font valoir que le financement accordé en vertu des mesures d'AL/FEM contestées ne comporte pas de subventionnement au sens de l'Accord SMC parce que le coût d'un tel financement pour Airbus était au moins égal, voire supérieur, au coût d'un financement similaire pouvant être obtenu sur le marché.[2379]

7.342 Les Communautés européennes décrivent l'AL/FEM comme un financement sous forme de crédits remboursables visant des projets spécifiques qui est accordé à Airbus aux fins du développement de LCA. Selon les Communautés européennes, les modalités et conditions des contrats d'AL/FEM contestés varient considérablement, tant au sein des États membres des CE concernés qu'entre ceux-ci, en fonction du projet de LCA d'Airbus particulier qui bénéficie du soutien.[2380] Cependant, elles reconnaissent qu'en général, il est possible de discerner un certain nombre de similitudes en ce qui concerne le type ou la forme de financement accordé au titre de chaque contrat. Par exemple, elles expliquent que les remboursements prévus par chacun des contrats d'AL/FEM sont, en général, liés aux livraisons d'aéronefs, car ils sont effectués au moyen de prélèvements progressifs par aéronef qui augmentent au cours de la période de remboursement.[2381] Par ailleurs, les Communautés européennes affirment que pour certains contrats d'AL/FEM, le versement de redevances n'est exigé qu'une fois que le principal et les intérêts ont été intégralement amortis par le jeu des prélèvements par aéronef. Elles expliquent donc que, par le jeu des prélèvements par aéronef et/ou des redevances, le mécanisme de remboursement établi dans les contrats d'AL/FEM ne dépend pas des bénéfices réalisés par Airbus mais plutôt de l'existence d'un nombre suffisant de livraisons des LCA financés.

7.343 Les Communautés européennes reconnaissent que ces caractéristiques de l'AL/FEM font que les États membres prennent en charge une partie du risque que devrait sinon assumer le constructeur d'aéronefs. Cependant, elles notent que contrairement aux constructeurs eux-mêmes, les pouvoirs publics prêteurs ne sont pas exposés aux risques associés à l'obtention de ventes rentables sur un marché concurrentiel. Autrement dit, au lieu du risque d'un rendement conditionné par les bénéfices, ceux qui accordent l'AL/FEM ne sont exposés qu'au risque que l'emprunteur ne construise et ne livre pas un nombre suffisant d'aéronefs pour rembourser le principal et les intérêts convenus. Les Communautés européennes qualifient ces risques de "risque associé au développement" et de "risque de marché", et elles font valoir qu'ils ne diffèrent pas du type de risques auxquels sont exposés les "fournisseurs partageant les risques" d'Airbus.[2382]

7.344 Les Communautés européennes présentent leurs propres études économiques, concernant tous les contrats d'AL/FEM sauf ceux relatifs à l'A300 et l'A310, qui, selon elles, récusent les conclusions des études présentées par les États-Unis. Elles font valoir que les études demandées à M. Robert Whitelaw, de la Stern School of Business de la New York University et d'International Trade Resources LLC[2383], montrent que les États-Unis sous-estiment le taux de rentabilité associé à

[2378] CE, réponse à la question n° 67 du Groupe spécial.

[2379] CE, PCE, paragraphes 479 à 553; CE, DCE, paragraphes 158 à 214; CE, réponse à la question n° 170 du Groupe spécial.

[2380] CE, PCE, paragraphes 291 et 302.

[2381] CE, PCE, paragraphes 319 à 321.

[2382] CE, PCE, paragraphes 303 à 307.

[2383] Robert Whitelaw, *Economic Assessment of member State Financing*, 3 février 2007 (ci-après "rapport Whitelaw"), pièce EC-11 (RCC/RCES); Robert Whitelaw, *Rebuttal Report*, 24 mai 2007 (ci-après "rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation"), pièce EC-656 (RCC/RCES); International Trade Resources LLC, *Calculating Magnitude of the Subsidies Provided to the Recipient Entities*, 5 février 2007 (ci-après

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

chaque cas de financement et gonflent les points de repère appropriés relatifs au taux d'intérêt du marché pour des prêts comparables à l'AL/FEM.[2384] Selon les Communautés européennes, le taux de rentabilité effectif associé à chacune des mesures contestées devrait dûment être déterminé en fonction des prévisions de livraisons figurant dans l'analyse de rentabilité d'Airbus ainsi que de l'imposition, éléments qui n'avaient pas été pris en considération dans les calculs des taux de rentabilité présentés par les États-Unis.[2385] Par ailleurs, les Communautés européennes affirment que le point de repère approprié relatif au taux d'intérêt du marché pour tous les contrats d'AL/FEM devrait utiliser une prime de risque par projet tirée des contrats concernant l'A380 conclus avec des "fournisseurs partageant les risques" qui est de moitié inférieure à la valeur utilisée par les États-Unis.[2386] Cela dit, les Communautés européennes reconnaissent que même si on accepte toutes les conclusions des études économiques qu'elles ont présentées, les taux de rentabilité effectifs associés aux contrats d'AL/FEM sont, dans la plupart des cas, inférieurs au point de repère du marché pour un financement comparable. Cependant, elles font valoir que lorsque les coûts associés aux obligations d'intérêt public de chaque contrat sont pris en compte, il n'y a plus de différence entre les taux de rentabilité effectifs et les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché indiqués dans leurs propres études économiques.[2387] Les Communautés européennes concluent donc que les contributions financières attribuées au moyen des mesures d'AL/FEM contestées ne confèrent pas un "avantage" à Airbus, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

ii) Arguments des tierces parties

Australie

7.345 L'Australie pense, comme le Brésil, que les autres fournisseurs d'Airbus partageant les risques ne sont pas un élément approprié pour déterminer un point de repère commercial aux fins de l'évaluation de l'avantage parce qu'il se peut que les conditions applicables aux fournisseurs partageant les risques soient faussées par le financement accordé par les pouvoirs publics pour le projet correspondant.[2388]

7.346 L'Australie rejette l'argument de la Corée concernant les cas de défaillance du marché. Selon elle, le fait d'accepter la déclaration de la Corée a pour principale conséquence d'autoriser le recours à des critères différents pour établir l'existence d'un subventionnement sur des marchés de produits étroitement définis qui ont été faussés par une intervention massive. L'Australie n'admet donc pas que, parce qu'un marché est faussé, une mesure des pouvoirs publics ne peut pas constituer une contribution financière qui confère un avantage.[2389]

7.347 L'Australie soutient que le Groupe spécial devrait s'abstenir de donner du texte de l'article 14 b) une lecture qui inclut des prescriptions additionnelles et de définir le marché trop étroitement. L'article 14 b) établit l'existence d'un avantage sur la base d'un "prêt commercial

---

"rapport de l'ITR"), pièce EC-13 (RCC/RCES); International Trade Resources LLC, *Answer to US Assertions that ITR's Method of Calculating the Magnitude of Subsidies is Flawed*, 21 mai 2007 (ci-après "rapport de l'ITR (réponse)"), pièce EC-660 (RCC/RCES); et International Trade Resources LLC, *Updated Subsidy Magnitude and Cash-Flow Calculations*, 12 juillet 2007 (ci-après "rapport de l'ITR (actualisation)"), pièce EC-839 (RCC).

[2384] CE, PCE, paragraphes 487 à 498; CE, DCE, paragraphes 168 à 198; CE, DDONC, paragraphes 88 à 111. Les Communautés européennes font valoir que les mêmes erreurs méthodologiques existent en ce qui concerne les taux de rentabilité servant de repères calculés pour les contrats d'AL/FEM relatifs à l'A300 et l'A310. CE, réponse à la question n° 77 du Groupe spécial.

[2385] CE, PCE, paragraphes 482 et 536 à 547.

[2386] CE, PCE, paragraphes 481 et 483 à 535.

[2387] CE, DCE, paragraphes 162 à 167; CE, réponse à la question n° 170 du Groupe spécial.

[2388] Australie, réponses aux questions posées par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphe 1.

[2389] Australie, réponses aux questions posées par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphe 2.

comparable" pouvant effectivement être obtenu sur le marché. L'Australie soutient en outre que sur le marché étroitement défini de la production des LCA en Europe, l'intervention des pouvoirs publics a faussé les modalités et conditions des prêts à la disposition des sociétés Airbus, de sorte que la plupart des transactions n'ont pas un caractère purement commercial. Cependant, elle fait valoir qu'il est peut-être possible de trouver sur le marché des prêts commerciaux comparables pour des projets d'ingénierie impliquant des prêts à long terme, à risque élevé, portant sur de gros montants et accordés à des conditions commerciales. L'Australie fait spécifiquement référence au rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, qui fournit certaines indications sur le critère en matière de preuve permettant de déterminer l'existence d'un "avantage" dans des circonstances où il n'y a pas de prêts commerciaux comparables qui pourraient effectivement être obtenus sur le marché.[2390]

Brésil

7.348 Le Brésil observe tout d'abord que dans la présente procédure, les Communautés européennes ont refusé d'accéder à trois demandes présentées par les États-Unis à l'effet d'engager les procédures prévues à l'Annexe V de l'Accord SMC, et n'ont pas non plus répondu totalement aux questions et aux questions "complémentaires" posées par le facilitateur du processus prévu à l'Annexe V. Selon le Brésil, cela a gravement porté préjudice aux droits des tierces parties de protéger leurs intérêts dans le cadre de la présente procédure au sens de l'article 10 du Mémorandum d'accord.[2391]

7.349 Le Brésil estime que dans l'intérêt de la résolution efficace et en temps utile des différends et conformément au texte de l'Annexe V, les Membres devraient consentir à l'engagement des procédures prévues à l'Annexe V et ils devraient coopérer pleinement en fournissant les renseignements demandés, en particulier parce que, souvent, seuls les Membres qui accordent les subventions disposent des renseignements concernant ces subventions. Le Brésil encourage donc le Groupe spécial à utiliser son pouvoir discrétionnaire au titre du paragraphe 7 de l'Annexe V de l'Accord SMC pour tirer des déductions défavorables dans les cas où cela sera approprié et, partant, pour adopter des sanctions effectives afin de garantir que l'Annexe V reste un outil efficace pour la résolution des différends relevant de l'Accord SMC.[2392]

7.350 Le Brésil considère qu'au moyen de l'"AL/FEM", les pouvoirs publics liés à Airbus accordent des prêts à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché en vue du développement de nouveaux aéronefs d'Airbus ou de nouveaux modèles dérivés d'aéronefs existants.[2393] Il soutient que le remboursement du principal (et éventuellement des intérêts) des prêts AL/FEM est subordonné à la vente effective d'un nombre donné d'unités de l'aéronef fini.[2394]

7.351 Le Brésil estime que les calendriers de remboursement de l'AL/FEM sont différés par les pouvoirs publics liés à Airbus, qui assument les risques d'Airbus en l'autorisant à effectuer des prélèvements plus faibles sur les premières livraisons et des prélèvements progressivement plus importants sur les livraisons ultérieures. Dans certains cas, les pouvoirs publics liés à Airbus ont autorisé Airbus à s'abstenir de tout prélèvement sur une première série de livraisons. Selon le Brésil, cela a pour effet de réduire au minimum le service de la dette au cours des premières années des programmes d'Airbus. En outre, le Brésil fait valoir qu'en raison du lien existant entre les

[2390] Australie, réponses aux questions posées par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphe 3, faisant référence au rapport du Groupe spécial *Japon – Droits compensateurs visant les mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée* ("*Japon – DRAM (Corée)*"), WT/DS336/R, adopté le 17 décembre 2007, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS336/AB/R, paragraphe 7.276.

[2391] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 6.

[2392] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphes 5 et 7.

[2393] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphes 26 et 27.

[2394] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 32. États-Unis, PCE, paragraphes 129 à 135.

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

remboursements et les livraisons, il s'écoule un laps de temps important entre l'octroi de l'AL/FEM et le premier remboursement. L'AL/FEM accorde donc un "délai de grâce" au bénéficiaire pendant les étapes décisives et coûteuses du développement. Par ailleurs, si le calendrier de livraison prévu est décalé et que les remboursements ultérieurs sont reportés, les avantages commerciaux et financiers conférés à Airbus s'accroissent.[2395]

7.352 Le Brésil affirme que l'AL/FEM est une subvention qui fausse particulièrement la concurrence[2396] parce qu'elle transfère les dépenses préalables et le risque commercial liés au développement de nouveaux aéronefs aux contribuables, ce qui permet à son bénéficiaire d'aller de l'avant plus résolument dans le processus des décisions en matière d'investissement et de production qui sinon auraient été abandonnées ou reportées, et d'offrir des conditions commerciales plus avantageuses à ses clients.[2397]

7.353 Le Brésil rejette l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la branche de production des LCA présente des caractéristiques spéciales qui justifient des subventions incompatibles avec les obligations d'un Membre dans le cadre de l'OMC. Il affirme que l'AL/FEM n'est pas une condition nécessaire de la participation au marché des aéronefs et ne devrait pas être sanctionnée si elle est contraire aux dispositions de l'Accord SMC.[2398] En fait, le Brésil reconnaît qu'un aéronef développé grâce au soutien fourni par l'AL/FEM ne serait pas nécessairement, dans la situation contrefactuelle, introduit sur le marché sans la subvention, parce qu'en l'absence de l'AL/FEM, le marché des aéronefs ne serait *pas* le même étant donné qu'il est gravement faussé par ce type de subvention.[2399]

7.354 Le Brésil souscrit à l'avis des États-Unis selon lequel un avantage correspond à une certaine forme de privilège et on peut l'identifier en déterminant si le bénéficiaire a reçu une contribution financière à des conditions plus favorables que celles qu'il pouvait obtenir sur le marché commercial.[2400] Cependant, le Brésil ne trouve dans l'Accord SMC aucun élément qui étaye la proposition des Communautés européennes selon laquelle l'évaluation de l'avantage doit se fonder uniquement sur le caractère raisonnable des prévisions de ventes.[2401] Il considère que dans leur proposition selon laquelle le bénéficiaire ne reçoit aucun avantage parce que "ses obligations de remboursement (…) fournissent aux pouvoirs publics des garanties de rendement suffisantes", les Communautés européennes ne prennent pas en compte le critère correct pour déterminer l'existence d'un avantage.[2402]

[2395] États-Unis, PCE, paragraphes 129 à 135.

[2396] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphes 26 et 27.

[2397] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 27.

[2398] Le Brésil observe de façon générale que les subventions ne sont pas une nécessité pour le développement et le lancement de nouveaux aéronefs, même si un producteur est établi dans un pays en développement. À titre d'exemple, il note que, pour financer la conception et le développement de sa famille d'aéronefs ayant une capacité de 70 à 118 sièges, EMBRAER n'a pas eu recours au soutien des pouvoirs publics, mais a financé ses coûts de développement de 1 milliard de dollars EU au moyen d'une introduction en bourse, de contributions des partenaires partageant les risques et de ses bénéfices non distribués. Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 28.

[2399] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 28.

[2400] États-Unis, PCE, paragraphe 110.

[2401] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 29, citant la déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 61.

[2402] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 29, citant la déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 61. Pour le Brésil, des "garanties de rendement suffisantes" pour des pouvoirs publics peuvent ne pas être – et ne sont fort probablement pas – des garanties de rendement suffisantes

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

7.355 Selon le Brésil, le Groupe spécial devrait constater que l'AL/FEM confère un avantage si les modalités et conditions auxquelles elle est accordée sont plus favorables que celles qui peuvent être obtenues sur le marché commercial, ou si aucune aide de ce type ne pouvait, en fait, être obtenue sur le marché.[2403] Pour le Brésil, les modalités énoncées à l'article 4 de l'Accord de 1992 peuvent seulement donner une indication du coût pour les pouvoirs publics accordant une telle aide, mais elles ne peuvent pas être considérées comme un contexte pour l'interprétation du terme "avantage" figurant à l'article premier de l'Accord SMC. De plus, le Brésil ne trouve rien dans le texte de l'article 4 (ni dans celui de l'article 14 de l'Accord SMC, par exemple) qui pourrait, conformément à la jurisprudence de l'OMC, avoir une incidence sur l'interprétation du terme "avantage".[2404]

7.356 Le Brésil soutient que les modalités et conditions de l'AL/FEM ne sont pas comparables à celles d'un financement disponible à des conditions commerciales[2405] parce qu'elles ne rendent pas compte des risques associés au développement d'un nouvel aéronef, en particulier des risques inhérents à la décision de lancer une nouvelle famille d'aéronefs.[2406] En fait, le Brésil estime que les États-Unis ont établi *prima facie* que l'AL/FEM accordée sans obligation en matière d'intérêts conférait un avantage à Airbus. En particulier, il fait valoir que l'AL/FEM confère un avantage parce que les pouvoirs publics liés à Airbus n'exigent pas qu'Airbus paie un taux d'intérêt commercial tenant dûment compte du risque de crédit d'Airbus, du risque associé au développement, c'est-à-dire le risque qu'Airbus ne parvienne pas à concevoir et construire le nouvel aéronef, et du risque de marché, à savoir le risque qu'Airbus ne livre pas suffisamment d'aéronefs finis pour rembourser le principal et les intérêts. Compte tenu de la nature de l'AL/FEM le point de repère commercial devrait, selon le Brésil, prendre en considération les risques inhérents au développement et à la commercialisation de nouveaux aéronefs, la nature de l'AL/FEM (y compris ses caractéristiques de remboursement "subordonné au succès" et "différé" et l'absence de cautionnement), les taux d'intérêt pertinents (y compris la nature de toute obligation de payer des intérêts), le fait que les cotes de crédit sont affectées par les attentes concernant le maintien du soutien des pouvoirs publics, et toute autre caractéristique préférentielle, y compris l'exonération des commissions normales.[2407]

7.357 Le Brésil fait en outre valoir que lorsque l'AL/FEM exige le paiement d'intérêts ou de redevances, elle confère un avantage à Airbus. Il estime que les déclarations additionnelles des fonctionnaires des États membres des Communautés européennes et d'Airbus démontrent par ailleurs que l'AL/FEM confère un avantage à Airbus.[2408]

---

pour une institution soumise aux disciplines du marché. Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphes 26 et 27.

[2403] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 29.

[2404] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 30. À cette fin, le Brésil s'appuie sur la constatation de l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, selon laquelle l'article 14 de l'Accord SMC fournit un contexte pertinent pour déterminer si un avantage a été conféré au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs I*, paragraphes 153, 155 et 158. Le Brésil souscrit également à la constatation du Groupe spécial *Canada – Aéronefs I* selon laquelle une contribution financière sous la forme d'une AL/FEM confère un avantage si le fournisseur d'une telle aide "ne cherche pas à obtenir des taux de rentabilité commerciaux ... et qu'il n'en obtient d'ailleurs pas". Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.314.

[2405] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 29.

[2406] Le Brésil note que le développement des LCA est risqué et onéreux, et qu'il exige des investissements préalables importants alors que les recettes sont subordonnées à la réalisation de ventes dans un avenir éloigné. De plus, les prévisions en matière de coûts de construction, de critères de performance et de prix de vente risquent de ne pas se réaliser. Si le projet échoue, les investissements préalables initiaux ou dépenses non récurrentes sont perdus. Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 31.

[2407] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 34.

[2408] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 35, faisant référence à États-Unis, PCE, paragraphes 152 à 157.

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

7.358 Le Brésil conteste l'argument de la Corée selon lequel pour déterminer quel est le point de repère du marché approprié d'après lequel évaluer si une contribution financière donnée confère un avantage, "il est nécessaire de reconnaître que, dans des circonstances particulières, le marché général peut connaître une défaillance systématique ou {qu'}il n'y a pas de marché commercial non faussé dans un secteur particulier".[2409] Il soutient qu'il y a défaillance du marché lorsque, par exemple, un marché ne peut pas fonctionner parce que les biens ou services ne peuvent pas être fournis sur une base commerciale ou lorsque le marché, laissé à lui-même, entraîne une allocation moins qu'optimale des ressources. Il explique, en s'appuyant sur la théorie économique générale, que dans le premier cas, les pouvoirs publics assument le rôle de fournisseur des biens ou services concernés, et que dans le deuxième cas, le secteur privé peut fournir les biens ou services, les pouvoirs publics n'intervenant qu'à des fins de réglementation pour garantir que l'affectation des ressources devienne optimale.[2410]

7.359 Le Brésil soutient qu'il n'y a aucune "défaillance du marché" dans la branche de production des aéronefs, et indique que les parties non plus n'allèguent pas que c'est le cas. Ainsi, même si l'existence d'une "défaillance du marché" a une quelconque pertinence au titre de l'Accord SMC ainsi que l'affirme la Corée, le Groupe spécial n'a pas besoin de se pencher sur les conséquences possibles de cette question dans le présent différend.

7.360 De l'avis du Brésil, il faudrait déterminer l'existence d'un avantage sur la base d'une comparaison entre la contribution financière et un point de repère comparable disponible sur le marché commercial, normalement du Membre accordant la subvention. Dans les cas où il n'existe pas de point de repère commercial comparable, par exemple, lorsque le marché intérieur est tellement faussé par l'intervention des pouvoirs publics qu'un point de repère commercial comparable et objectif n'est pas disponible, ce fait ne devrait pas, selon le Brésil, être préjudiciable au bénéficiaire de la contribution financière contestée (ni ne devrait, en lui-même et à lui seul, entraîner une détermination positive de l'existence d'un avantage). En revanche, dans ces circonstances, un groupe spécial peut se fonder sur une estimation raisonnable et non biaisée d'un point de repère commercial comparable, y compris basée sur un point de repère disponible sur le marché international.[2411]

Canada

7.361 Le Canada rejette l'argument du Brésil selon lequel les subventions accordées pour le projet correspondant faussent les modalités et conditions applicables aux fournisseurs partageant les risques au point que celles-ci ne peuvent pas être considérées comme un élément approprié pour déterminer un point de repère commercial en vue d'évaluer la question de l'avantage relatif à l'AL/FEM, car cette approche n'est pas étayée par le texte de l'Accord SMC. Si cette approche était suivie, les Membres de l'OMC n'auraient guère, voire pas du tout, d'indications quant à la façon dont ils devraient établir un point de repère pour le financement des pouvoirs publics s'ils tiennent à s'assurer qu'il ne constitue pas une subvention. Le Canada rappelle que dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, les États-Unis ont avancé un argument similaire, à savoir que l'expression "conditions du

[2409] Dans sa communication en tant que tierce partie, la Corée fait valoir que lorsqu'un groupe spécial est confronté aux circonstances factuelles d'une défaillance du marché, "le point de repère à appliquer pour déterminer si une action des pouvoirs publics à ce moment particulier confère un avantage devrait être différent du point de repère fondé sur l'action d'un investisseur privé opérant sur un marché normal et jouant pleinement son rôle. … {et} En conséquence, une mesure des pouvoirs publics peut ne pas constituer une contribution financière qui confère un avantage dans ce contexte particulier comme elle pourrait par ailleurs le faire". Corée, communication en tant que tierce partie, paragraphe 63.

[2410] Brésil, réponse à la question n° 2 posée par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphe 1, faisant référence à Brian R. Binger and Elizabeth Hoffman, Microeconomics With Calculus (Glenview: Illinois, 1988), page 542 (disant que: "les marchés concurrentiels n'assurent pas une allocation efficace des externalités et des biens publics").

[2411] Brésil, réponse à la question n° 2 posée par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphes 2 à 4.

marché" utilisée à l'article 14 d) signifiait nécessairement un marché non faussé par la contribution financière des pouvoirs publics. Dans ce différend, l'Organe d'appel a dit ce qui suit: "À notre avis, l'approche des États-Unis va trop loin. Nous pensons comme le Groupe spécial que "{l}e texte de l'article 14 d) de l'Accord SMC ne qualifie aucunement les conditions "du marché" qui doivent servir de point de repère … {e}n soi, le texte ne fait aucune référence explicite à un marché "pur", à un marché "non faussé par l'intervention des pouvoirs publics" ni à une "juste valeur marchande"".[2412]

Corée

7.362 La Corée s'appuie sur le rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs* et sur celui du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs* afin de faire valoir que, pour qu'il soit démontré qu'une contribution confère un avantage, la contribution doit être: 1) fournie au bénéficiaire; 2) à des conditions plus avantageuses que 3) celles pouvant être obtenues sur le marché. Ces trois critères doivent être tous satisfaits séparément et individuellement.[2413] S'agissant du premier élément, la Corée considère qu'un avantage n'existe que lorsqu'une entreprise visée par une enquête est le bénéficiaire effectif. Elle estime que le deuxième élément exige un examen détaillé, qui comprendrait une analyse des circonstances dans lesquelles une contribution financière est fournie. S'agissant du troisième élément, la Corée considère en général que le marché commercial fournira un point de repère approprié pour la comparaison des conditions pouvant être obtenues pour un investissement ou une transaction donnés, à moins que, comme l'a reconnu l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Certains produits en provenance des CE*, dans des circonstances particulières, le marché général ne connaisse une défaillance systématique ou qu'il n'y ait pas de marché commercial non faussé dans un secteur particulier.[2414]

7.363 La Corée fait valoir que pour déterminer quel est le point de repère du marché approprié d'après lequel évaluer si une contribution financière donnée confère un avantage, il est nécessaire de reconnaître que, dans des circonstances particulières, le marché général peut connaître une défaillance systématique ou qu'il n'y a pas de marché commercial non faussé dans un secteur particulier. Elle affirme que lorsqu'un groupe spécial est confronté à de telles circonstances factuelles, le point de repère à appliquer pour déterminer si une action des pouvoirs publics à ce moment particulier confère un avantage devrait être différent du point de repère fondé sur l'action d'un investisseur privé opérant sur un marché normal et jouant pleinement son rôle. En conséquence, une mesure des pouvoirs publics peut ne pas constituer une contribution financière qui confère un avantage dans ce contexte particulier comme elle pourrait par ailleurs le faire.[2415]

7.364 En conséquence, la Corée fait valoir que les États-Unis ne peuvent pas se contenter simplement de dire qu'un avantage est conféré; et le Groupe spécial devrait examiner de près si les États-Unis ont établi des éléments *prima facie* en ce qui concerne les trois critères énoncés par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*.[2416]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.365 Comme nous l'avons noté auparavant, une "subvention" est définie à l'article 1.1 de l'Accord SMC par référence à deux éléments distincts: une "contribution financière des pouvoirs publics ou de tout organisme public du ressort territorial d'un Membre" (article 1.1 a) 1)) et le fait qu'un "avantage"

[2412] Canada, réponse aux questions posées par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphes 1 et 2, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 87.
[2413] Corée, communication en tant que tierce partie, paragraphes 54 à 58.
[2414] Corée, communication en tant que tierce partie, paragraphe 62.
[2415] Corée, communication en tant que tierce partie, paragraphe 63.
[2416] Corée, communication en tant que tierce partie, paragraphe 66.

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

est conféré (article 1.1 b)).[2417] Bien que les États-Unis aient traité des deux éléments de cette définition dans la plainte qu'ils ont présentée, les Communautés européennes ont entièrement fait porter leur moyen de défense sur la question de savoir si l'AL/FEM conférait un "avantage". Elles n'ont donc pas contesté l'allégation des États-Unis selon laquelle chacune des mesures d'AL/FEM contestées implique une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

7.366 Nous sommes conscients qu'aux termes de l'article 11 du Mémorandum d'accord, nous sommes tenus de procéder à une évaluation objective de la question indiquée dans notre mandat. Cela consiste notamment à évaluer si les États-Unis ont présenté des éléments *prima facie* démontrant que les mesures d'AL/FEM contestées sont des subventions au sens de l'Accord SMC, indépendamment du point de savoir si les Communautés européennes contestent une ou plusieurs des allégations des États-Unis.[2418] Nous commençons donc notre évaluation du bien-fondé de la plainte des États-Unis en examinant s'ils ont établi *prima facie* que les mesures d'AL/FEM contestées étaient des "contributions financières". Dans ce contexte, nous rappelons qu'"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".[2419] Par la suite, nous examinons si les États-Unis ont démontré que chacune des "contributions financières" dont nous constatons l'existence conférait un "avantage" aux bénéficiaires, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Cependant, avant d'effectuer cette évaluation, nous jugeons utile de donner d'abord un bref aperçu du contexte économique et concurrentiel dans lequel les LCA sont développés ainsi que des principales caractéristiques de l'AL/FEM.[2420]

Aperçu du développement des LCA et des principales caractéristiques de l'AL/FEM

7.367 Les deux parties conviennent qu'une caractéristique marquante du développement des LCA est le fait que des coûts de démarrage considérables doivent être supportés longtemps avant que les projets associés à ces coûts ne génèrent des recettes.[2421] En conséquence, l'introduction d'un nouveau modèle de LCA sur le marché exige une planification à long terme et l'évaluation préalable d'une grande variété de facteurs, y compris les besoins de construction futurs, les tendances du marché, la demande de la clientèle et les prix. Cela veut dire qu'au moment où la décision de développer un nouveau modèle de LCA et de supporter des coûts de démarrage est prise, il subsiste une grande incertitude quant au succès final du projet. Selon les Communautés européennes, le sort d'un nouveau projet de LCA peut être affecté par des ralentissements inattendus du marché, les fluctuations exogènes des prix des produits complémentaires (par exemple le carburant), les variations des taux de change, l'évolution de la situation politique, les attaques terroristes, la guerre et d'autres questions liées à la sécurité et même les risques pour la santé des personnes tels que le SRAS.[2422] Le

[2417] Elle est également définie comme "une forme quelconque de soutien des revenus ou des prix au sens de l'article XVI du GATT de 1994" (article 1.1 a) 2)) qui confère un "avantage" (article 1.1 b)).

[2418] *Voir* le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesure antidumping visant les crevettes en provenance de l'Équateur* ("*États-Unis – Crevettes (Équateur)*"), WT/DS335/R, adopté le 20 février 2007, paragraphes 7.1 à 7.11.

[2419] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 104, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, page 15.

[2420] On trouvera un exposé plus détaillé de l'environnement économique et concurrentiel de la branche de production des LCA aux paragraphes 7.367 à 7.372 et dans la section VII.F du présent rapport, où nous évaluons les allégations d'effets défavorables formulées par les États-Unis au titre de l'article 5 de l'Accord SMC.

[2421] États-Unis, PCE, paragraphes 112 à 115; CE, PCE, paragraphes 27 à 32; rapport Dorman, pièce US-70 (RCC), pages 1 et 2. Airbus a lancé l'A380 le 19 décembre 2000 et a livré le premier appareil le 15 octobre 2007.

[2422] CE, PCE, paragraphes 28 et 32.

développement des LCA est donc une entreprise qui exige d'"énormes investissements préalables"[2423] et l'engagement de "ressources considérables"[2424] alors que l'environnement commercial est déterminé par des facteurs "qui sont par définition imprévisibles".[2425] Les Communautés européennes affirment que ces caractéristiques "uniques" de la branche de production des LCA l'ont exposée à un très haut niveau d'intervention des pouvoirs publics sur le plan tant du soutien financier que de la réglementation internationale. En fait, les Communautés européennes laissent entendre qu'étant donné la nature de la branche de production des LCA, de tels niveaux d'intervention des pouvoirs publics "peuvent même être considérés comme naturels".[2426]

7.368 Actuellement, le marché mondial des LCA est essentiellement partagé entre deux constructeurs – Airbus et Boeing.[2427] Ce duopole effectif existe depuis 1997, lorsque Boeing a fusionné avec McDonnell Douglas, l'une des deux autres sociétés des États-Unis ayant construit des LCA au cours des 30 dernières années.[2428]

7.369 Comme nous l'avons noté précédemment, Airbus existe, sous une forme de société ou une autre, en tant qu'entité économique unique, présente dans le secteur des LCA depuis plus de 35 ans.[2429] 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).[2430] 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 cent pour les premiers projets (l'A300 et l'A310)[2431] à un maximum de 33 pour cent 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).[2432]

[2423] États-Unis, PCE, paragraphe 112.

[2424] CE, PCE, paragraphe 31.

[2425] CE, PCE, paragraphe 30.

[2426] CE, PCE, paragraphe 33.

[2427] Les États-Unis affirment que même s'il subsiste une production limitée de LCA en Russie, les producteurs russes de LCA ne concurrencent pas sérieusement Airbus et Boeing pour les ventes hors de l'ancien bloc soviétique, de sorte qu'Airbus et Boeing sont les seuls concurrents crédibles sur le marché des LCA. États-Unis, PCE, paragraphe 711, note de bas de page 875. Une description plus détaillée des conditions de concurrence sur le marché des LCA et des positions concurrentielles d'Airbus et de Boeing figure à la section VII.F du présent rapport.

[2428] Outre McDonnell Douglas, le seul autre constructeur sérieux de LCA aux États-Unis était Lockheed, qui a cessé ses activités dans ce secteur en 1981. États-Unis, PCE, paragraphe 711.

[2429] *Voir* la section VII.E.1 a), paragraphe 7.183, et la pièce jointe à la section VII.E.1 du présent rapport, après le paragraphe 7.289 ci-dessus.

[2430] Les autres variantes des modèles de LCA d'Airbus dont nous croyons comprendre qu'ils ne font pas l'objet de la plainte des États-Unis visant l'AL/FEM comprennent l'A318, l'A319 et l'A321.

[2431] Les pouvoirs publics français et espagnols ont financé environ 100 pour cent, et les pouvoirs publics allemands 90 pour cent, des coûts de développement de l'A300 et de l'A310 (versions de base). Les mêmes trois gouvernements ont financé entre 64 et 85 pour cent des coûts de développement des dérivés de ces deux modèles de LCA. CE, réponse à la question n° 254 du Groupe spécial. *Voir aussi* ITC Hearing, Inv-No. 332-332, *Global Competitiveness of US Advanced Technology Manufacturing Industries: Large Civil Aircraft*, testimony of Michel Dechelotte, Director of International Affairs, Airbus G*.I.E.*, page 208 (15 avril 1993), lignes 11, 12 et 20 à 23, pièce US-46; 1997 Senate Report, pages 63 et 68, pièce US-18; et Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1992, Serie A, Núm. 34, page 122 (13 janvier 1997), pièce US-19.

[2432] *Voir*, par exemple, le contrat français concernant l'A330-200, article 3, pièce EC-90 (RCC); le contrat français concernant l'A340-500/600, article 3, pièce EC-91 (RCC); le contrat français concernant l'A380, article 3, pièce EC-92 (RCC); le contrat allemand concernant l'A380, article 5.3, pièce EC-85 (RCC);

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

7.370 À l'origine, le financement des premiers modèles de LCA d'Airbus (l'A300 et l'A310 – lancés respectivement en 1969 et 1978[2433]) était arrêté au niveau intergouvernemental au moyen d'une série d'accords conclus entre les États membres des CE participants.[2434] Ces premiers accords intergouvernementaux énonçaient non seulement l'engagement des États membres des CE concernés de financer le développement de l'A300 et l'A310, mais également certaines des principales modalités et conditions attachées à l'octroi du financement, comme le montant des fonds devant être versés et le mode de remboursement.[2435] Des contrats distincts mettant en œuvre les accords, qui concernaient un ou plusieurs aspects ou une ou plusieurs étapes des deux projets de LCA, ont été conclus au niveau national entre chaque État membre des CE accordant le financement et le "constructeur associé" d'Airbus établi sur son territoire.[2436] De même, l'AL/FEM pour les projets de l'A320 et de l'A330/340, lancés respectivement en 1984 et 1987[2437], a fait l'objet d'un accord entre les gouvernements participants[2438] et a été mise en œuvre au niveau national au moyen de contrats distincts conclus entre chaque État membre des CE concerné et le "constructeur associé" d'Airbus établi sur son territoire.[2439] Cependant, contrairement aux accords intergouvernementaux relatifs à l'A300 et l'A310, les accords intergouvernementaux relatifs à l'A320 et l'A330/A340 étaient moins contraignants. Par exemple, ils

---

le contrat espagnol concernant l'A340-500/600, préambule, 9ème considérant, 2ème clause, pièce EC-87 (RCC); le contrat espagnol concernant l'A380, préambule, 4ème considérant, 2ème clause, pièce EC-88 (RCC); le contrat britannique concernant l'A380, clause 5.6, pièce EC-89 (RCC).

[2433] États-Unis, PCE, paragraphes 169 à 171; CE, PCE, paragraphe 76.

[2434] Accord de 1969 sur l'A300, pièce US-11; Accord de 1971 sur l'A300, pièce EC-992 (RCC); Accord de 1981 sur l'A310, pièce EC-942 (RCC).

[2435] Accord de 1969 sur l'A300, articles 6 et 7, pièce US-11; Accord de 1971 sur l'A300, pièce EC-992 (RCC); Accord de 1981 sur l'A310, articles 8 et 9, pièce EC-942 (RCC). Une description plus détaillée des dispositions de ces accords figure aux paragraphes 7.533 à 7.554 ci-dessous.

[2436] Dans leur réponse à la question n° 78 du Groupe spécial où il leur était demandé de présenter des copies des contrats d'AL/FEM concernant l'A300 et l'A310, les Communautés européennes ont présenté des copies de: i) 29 accords, protocoles et conventions distincts, et leurs modifications, conclus entre les pouvoirs publics français et Aérospatiale au sujet de l'A310, pièce EC-603 (RCC), et dix protocoles et conventions distincts conclus entre les mêmes parties au sujet de l'A300, pièce EC-604 (RCC); ii) deux "contrats types" attestant la fourniture par les pouvoirs publics allemands d'une AL/FEM à Deutsche Airbus GmbH pour l'A300, pièce EC-601 (RCC), et pour l'A310, pièce EC-602 (RCC); et iii) 16 contrats distincts et leurs modifications, conclus entre les pouvoirs publics espagnols et Construcciones Aeronáuticas S.A. au sujet de l'A300, pièce EC-605 (RCC), et huit contrats distincts conclus entre les mêmes parties au sujet de l'A310, pièce EC-606 (RCC). Nous notons que certains des contrats nationaux ont été conclus et prévoyaient le transfert de fonds à Airbus, avant le lancement officiel des modèles de LCA correspondants ou avant la conclusion de l'accord intergouvernemental pertinent.

[2437] États-Unis, PCE, paragraphes 189 et 211; CE, PCE, paragraphes 79, 82 et 84.

[2438] Accord de 1991 sur l'A320, pièce US-16; Accord de 1995 sur l'A330/A340, pièce US-28 (RCC).

[2439] Les contrats nationaux comprennent: le contrat français concernant l'A320, pièce EC-83 (RCC); le contrat allemand concernant l'A320, pièce EC-95 (RCC); le contrat espagnol de 1992 concernant l'A320, pièce EC-93 (RCC); le contrat britannique concernant l'A320, pièce EC-94 (RCC); le contrat français concernant l'A330/A340, pièce EC-96 (RCC); le contrat espagnol de 1988 concernant l'A330/A340, pièce EC-84 (RCC); et le contrat britannique concernant l'A330/A340, pièce EC-86 (RCC). Comme nous l'avons noté auparavant (note de bas de page 2257 ci-dessus), les Communautés européennes ont reconnu que les pouvoirs publics allemands avaient conclu un contrat d'AL/FEM avec Deutsche Airbus GmbH pour le projet de l'A330/A340. Bien que le Groupe spécial leur ait demandé de présenter une copie de ce contrat (question n° 253 du Groupe spécial), les Communautés européennes ne l'ont pas fait. De plus, nous notons que dans au moins un cas – l'AL/FEM française pour l'A320 – un financement a été accordé à Airbus pour des "travaux préliminaires" entrepris au sujet de l'A320 avant que celui-ci ne soit effectivement lancé et avant la conclusion de l'accord intergouvernemental pertinent.

n'indiquaient pas précisément les conditions de remboursement, qui devaient être déterminées dans les contrats individuels négociés au niveau national.[2440]

7.371 Aucun accord intergouvernemental n'a été conclu en ce qui concerne l'AL/FEM accordée par les pouvoirs publics français et espagnols pour les projets d'A330-200 et d'A340-500/600 (lancés respectivement en 1995 et 1997[2441]), ni en ce qui concerne l'AL/FEM accordée par les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques pour l'A380 (lancé en 2000).[2442] En revanche, pour ces projets, il apparaît que les États membres des CE ont conclu des contrats nationaux distincts, énonçant toutes les modalités et conditions pertinentes, avec Aérospatiale et CASA (concernant les projets d'A330-200 et d'A340-500/600) et avec Airbus France, Airbus Deutschland GmbH, EADS Airbus S.L. (Espagne), BAE Systems (Operations) Ltd et British Aerospace PLC (concernant l'A380).[2443]

7.372 Ainsi, en résumé, le cadre contractuel des mesures d'AL/FEM contestées prend essentiellement deux formes: i) des accords intergouvernementaux mis en œuvre au moyen de contrats nationaux individuels ou d'autres instruments juridiques conclus par les pouvoirs publics de chaque État membre des CE concerné en faveur de l'entité Airbus établie sur son territoire; ou ii) des contrats individuels conclus entre les pouvoirs publics de chaque État membre des CE concerné et l'entité Airbus établie sur son territoire. Bien que les modalités et conditions de chacun des instruments juridiques formant le cadre contractuel des mesures d'AL/FEM contestées puissent varier considérablement, nous pensons comme les parties qu'il est possible de trouver de nombreuses similitudes entre les types et les formes de financement.[2444]

7.373 S'agissant du versement des fonds, il apparaît que les contrats qui nous sont présentés prévoient deux mécanismes. Premièrement, dans de nombreux cas, les fonds sont transférés avant

---

[2440] *Voir* l'Accord de 1991 sur l'A320, article 8, pièce US-16; l'Accord de 1995 sur l'A330/A340, article 8, pièce US-28 (RCC).

[2441] États-Unis, PCE, paragraphes 234 et 243; pièce EC-597 (RCES).

[2442] États-Unis, PCE, paragraphe 260; CE, PCE, paragraphe 85. Les États-Unis laissent entendre que les quatre États membres des CE finançant l'A380 ont conclu un accord intergouvernemental relatif à cet aéronef en juin 2003 – l'Accord du 16 juin 2003 signé à Paris-Le Bourget entre les Ministres des quatre principaux pays liés à Airbus et Airbus, pièce US-122 (RCC). États-Unis, PCE, paragraphes 271, 280, 288 et 297. Cependant, nous notons que l'accord cité par les États-Unis ne traite pas le projet de l'A380 de la manière dont les accords intergouvernementaux antérieurs traitaient spécifiquement le développement des modèles de LCA précédents d'Airbus. Tout d'abord, Airbus est partie à l'Accord de 2003, alors qu'elle n'était pas partie aux accords intergouvernementaux antérieurs. Par ailleurs, les gouvernements n'ont en fait contracté aucune obligation spécifique visant le financement des projets d'Airbus. Les considérants de l'Accord indiquent seulement que les gouvernements ont "la volonté … de continuer à apporter des soutiens à Airbus tels que les aides au développement, les aides à la recherche et à la technologie et les financements des ventes d'avions à l'exportation". Les mêmes considérants font aussi état de la "volonté d'Airbus de fournir des informations aux {pouvoirs publics} dans l'objectif de leur permettre d'élaborer leur politique à son égard et de s'assurer qu'il respecte les obligations mises à sa charge lorsqu'un soutien lui est accordé". Nous ne jugeons donc pas approprié de qualifier l'Accord de 2003 d'"accord intergouvernemental" du même type que les accords intergouvernementaux qui existaient dans le cas des modèles précédents de LCA d'Airbus. *Voir*, en outre, les paragraphes 7.549 à 7.554 ci-dessous.

[2443] Contrat français concernant l'A330-200, pièce US-78 (RCC); contrat français concernant l'A340-500/600, pièces US-35 (RCC) et EC-91 (RCC); convention française sur l'A340-500/600, pièce US-36 (RCC); et contrat espagnol concernant l'A340-500/600, pièces US-37 (RCC) et EC-87 (RCC); contrat français concernant l'A380, pièce US-116 (RCC); contrat allemand concernant l'A380, pièce US-72 (RCC); contrat espagnol concernant l'A380, pièce US-73 (RCC); et contrat britannique concernant l'A380, pièce US-79 (RCC). En 1999, Bristish Aerospace a fusionné avec Marconi Electronic Systems pour former BAE, voir la note de bas de page 2057.

[2444] États-Unis, PCE, paragraphes 116 à 136; CE, PCE, paragraphes 291, et 308 à 327.

que les coûts de développement ne soient réellement supportés, généralement sur la base des dépenses projetées. Lorsque les fonds sont versés à l'avance, les coûts réellement 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.[2445] Deuxièmement, des versements à concurrence des montants convenus peuvent être effectués après que les coûts réels ont été supportés.[2446]

7.374 Le remboursement de l'AL/FEM prend pour l'essentiel la même forme dans chaque contrat.[2447] 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.[2448] Ces remboursements sont effectués sous la forme de prélèvements par aéronef et respectent un calendrier de remboursement préétabli.[2449] 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.[2450] 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.[2451] En outre, pour **[***]** des contrats, le paiement

---

[2445] CE, PCE, paragraphes 316 à 318. *Voir*, en particulier, le contrat français concernant l'A380, article 3 et annexe 4; le contrat allemand concernant l'A380, articles 4.2, 4.3 et 5.3; le contrat espagnol concernant l'A380, troisième et cinquième clauses; le contrat français concernant l'A340-500/600, article 4 et annexe 4; le contrat espagnol concernant l'A340-500/600, deuxième et troisième clauses; le contrat français concernant l'A330-200, article 4 et annexe 4; le contrat français concernant l'A330/A340, article 4; le contrat espagnol de 1988 concernant l'A330/A340, clause 4; le contrat français concernant l'A320, article 3; le contrat espagnol de 1992 concernant l'A320, première clause. Les Communautés européennes affirment que le même mécanisme de versement était prévu dans les contrats français d'AL/FEM concernant l'A300 et l'A310; les contrats allemands d'AL/FEM concernant l'A330/A340, l'A320, l'A310 et l'A300; et les contrats espagnols d'AL/FEM concernant l'A300 et l'A310. CE, réponse aux questions n° 255 et 256 du Groupe spécial.

[2446] Contrat britannique concernant l'A380, article 5; contrat britannique concernant l'A330/A340, article 2.2; et contrat britannique concernant l'A320, article 2.2.

[2447] États-Unis, PCE, paragraphes 116 à 136, 173 à 177 (A300/A310), 190 à 194 (A320), 214 à 218 (A330/A340), 236 (A330-200), 244, 245, 254 et 255 (A340-500/600); et 266, 267, 275, 284 et 292 (A380). CE, PCE, paragraphes 319 à 323.

[2448] Contrat français concernant l'A380, annexe 2, article 6; contrat allemand concernant l'A380, article 7; contrat espagnol concernant l'A380, septième clause; contrat britannique concernant l'A380, article 8, annexe 3; contrat français concernant l'A340-500/600, article 6; contrat espagnol concernant l'A340-500/600, cinquième clause; contrat français concernant l'A330-200, article 6; Accord de 1995 sur l'A330/A340, article 8; Accord de 1991 sur l'A320, article 8; Accord de 1981 sur l'A310, article 9; et Accord de 1969 sur l'A300, article 7. Les créances des pouvoirs publics allemands en relation avec l'AL/FEM accordée pour l'A300, l'A310, l'A320 et l'A330/A340 étaient **[***]** aux termes d'un accord de règlement qui avait été négocié en 1989 entre les pouvoirs publics allemands, Daimler Benz, MBB et Deutsche Airbus. Selon notre interprétation, cet accord de liquidation **[***]** les créances en souffrance des pouvoirs publics allemands à l'époque **[***]**. Article 12, EC-887 (RCC) et article 14 1) et 14 2), EC-887 (RCES).

[2449] En plus du remboursement au moyen de prélèvements progressifs par aéronef, le contrat britannique concernant l'A320 **[***]**.

[2450] Contrat espagnol concernant l'A380, **[***]**; contrat britannique concernant l'A380, **[***]**. En outre, nous notons que l'un des contrats espagnols concernant l'A330/A340 imposait des remboursements aux pouvoirs publics espagnols **[***]**. Contrat espagnol de 1990 concernant l'A330/A340, article 5, pièce EC-947 (RCC). Les éléments de preuve qui nous sont présentés semblent indiquer que c'était également le cas du contrat espagnol concernant l'A320. *Voir* le *Boletín Oficial de las cortes Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1992*, 13 janvier 1997, page 122, pièce US-19; le contrat espagnol concernant l'A320, deuxième clause, pièce EC-93 (RCC).

[2451] Contrat français concernant l'A380, annexe 2, article 6; contrat allemand concernant l'A380, **[***]**; contrat espagnol concernant l'A380, septième clause; contrat britannique concernant l'A380, annexe 3; contrat français concernant l'A340-500/600, article 6; contrat français concernant l'A330-200, article 6; contrat

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

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.[2452]

7.375 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, garantis par l'une des sociétés faisant partie de l'entité économique Airbus.[2453] 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.[2454] 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[2455], d'effectuer des remboursements volontaires nonobstant le nombre de ventes effectuées ne modifie pas, selon nous, cette conclusion.

Les mesures contestées comportent-elles une "contribution financière"?

7.376 Les États-Unis font valoir que chacune des mesures d'AL/FEM contestées comporte une "contribution financière" sous la forme soit d'un transfert direct de fonds soit de transferts tant directs que potentiels directs de fonds, au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. En particulier, ils font valoir que les contrats d'AL/FEM concernant l'A300, l'A310, l'A320, l'A330/340, l'A330-200 et l'A340-500/600 constituent des transferts *directs* de fonds dans la mesure où les montants de financement prévus aux termes de ces contrats avaient été versés à la date d'établissement du présent Groupe spécial.[2456] S'agissant des contrats d'AL/FEM concernant l'A380, les États-Unis soutiennent que ces mesures sont la preuve de transferts *directs* de fonds et, dans la mesure où certains montants de financement engagés n'ont pas encore été versés, de transferts *directs potentiels* de fonds.[2457] Ils ont présenté divers éléments de preuve qui, selon eux, étayent ces affirmations.[2458] Comme nous

---

français concernant l'A330/A340, article 6; contrat britannique concernant l'A330/A340, article 2.4; contrat français concernant l'A320, article 5; contrat allemand concernant l'A320, article 18; contrat britannique concernant l'A320, **[***]**; Accord de 1981 sur l'A310, article 9; et Accord de 1969 sur l'A300, article 7. Les Communautés européennes affirment qu'une structure de remboursements progressifs similaire était prévue dans les contrats espagnols d'AL/FEM concernant l'A340-500/600, l'A330/A340 et l'A320. CE, réponse à la question n° 250 du Groupe spécial; rapport de l'ITR, pièce EC-597 (RCES). S'agissant du contrat allemand concernant l'A330/A340, les Communautés européennes ont présenté des renseignements qui semblent indiquer que les remboursements étaient progressifs. Accord de règlement, article 14 2), pièce EC-887 (RCES).

[2452] **[***]**.

[2453] Contrat allemand concernant l'A380, **[***]**; contrat britannique concernant l'A380, **[***]**. CE, réponse à la question n° 65 du Groupe spécial.

[2454] Cependant, nous rappelons qu'aux termes du contrat britannique concernant l'A320, Airbus était **[***]**; et que conformément au contrat allemand concernant l'A380, il apparaît qu'Airbus était **[***]**.

[2455] Contrat allemand concernant l'A380, article 8; contrat espagnol concernant l'A380, septième clause; contrat britannique concernant l'A380, article 5.9 et annexe 3, paragraphe 9.

[2456] États-Unis, réponse à la question n° 4 du Groupe spécial.

[2457] États-Unis, réponse à la question n° 4 du Groupe spécial.

[2458] États-Unis, PCE, paragraphes 173 à 177 (A300/A310), 190 à 194 (A320), 214 à 218 (A330/A340), 236 (A330-200), 244 et 253 (A340-500/600), 266, 274, 283 et 291 (A380), citant, entre autres, German Federal Budget 1980, Budget Plan 09 (Economics Ministry), Part 02, Chapter 09, Line Item 892 91-634, comment to title group 09, pièce US-17N; German Federal Budget 1987, Budget Plan 09 (Economics Ministry), Part 02, Chapter 09, Line Item 892 91-634, comment to Chapter 09 through Federal Budget 1996, pièces US-17U à US-17DD; Bundesregierung, 12^{the} Subsidy Report (1987-1990), page 108, Finanzhilfe 63, et tous les rapports

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

l'avons déjà observé, les Communautés européennes ne contestent pas l'affirmation des États-Unis selon laquelle les mesures contestées comportent des "contributions financières". Par ailleurs, nous notons que les éléments de preuve sur lesquels les Communautés européennes s'appuient aux fins d'établir les montants du financement accordé au titre de plusieurs des mesures contestées sont identiques à ceux présentés par les États-Unis.[2459]

7.377 Sur la base des arguments et éléments de preuve que les deux parties ont présentés, il nous apparaît que tous les fonds engagés au titre des contrats concernant l'A300, l'A310, l'A320, l'A330/A340, l'A330-200 et l'A340-500/600 et du contrat britannique concernant l'A380 ont déjà été fournis à Airbus. De ce fait, nous pensons qu'il ne fait aucun doute, ainsi que les États-Unis le font valoir, que ces mesures comportaient des transferts *directs* de fonds et, par conséquent, l'octroi d'une contribution financière des pouvoirs publics ou de tout organisme public", au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

7.378 Cependant, nous notons que tous les fonds engagés au titre des contrats français, allemand et espagnol concernant l'A380 n'ont pas été versés. En particulier, le contrat français concernant l'A380 prévoit le transfert de certains montants spécifiques à Airbus **[***]**.[2460] De même, les contrats allemand et espagnol concernant l'A380 prévoient tous deux **[***]**.[2461] Dans les trois cas, les versements non effectués rendent compte des coûts de développement prévus de l'A380 au moment de la conclusion des contrats, sous réserve de **[***]** au cours de l'année de versement.[2462] Autrement dit, les versements non effectués représentent une partie du montant total (et maximal) du financement qu'il avait été convenu et programmé de transférer à Airbus pour le projet de l'A380. Ainsi, même si les versements au titre des trois contrats n'ont pas tous été effectués, il est évident qu'il était prévu de transférer les montants de financement spécifiés et qu'Airbus conserve le droit contractuel de les recevoir à un moment prédéterminé du futur pourvu qu'elle continue de développer l'A380.

7.379 Les États-Unis font valoir que les contrats français, allemand et espagnol concernant l'A380 présentent les caractéristiques de transferts *directs* de fonds (dans la mesure où les fonds engagés ont déjà été versés) et de transferts *directs potentiels* de fonds (dans la mesure où il existe l'engagement de verser ultérieurement des fonds). Cependant, selon nous, même si un certain nombre des versements n'ont pas encore été effectués, il est plus approprié de qualifier les contrats d'AL/FEM pertinents de

---

concernant les subventions qui ont suivi jusqu'au 16ème rapport (1995-1998), pièces US-91H à US-91L; BT-Drs. 12/1080, page 46, pièce US-26; Monopolkommission, page 71, paragraphe 118, tableau 11, pièce US-30; 1997 French Senate Report, pages 67 et 68, pièce US-18; Collin (Yvon), Senate Report n° 89, Commission des Finances, 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 83, pièce US-33; Airbus, Cuadernos CDTI, Centro para el Desarollo Tecnológico Industrial (CDTI) (prepared by the State Secretariat of Industry, Ministry of Science and Technology), juillet 1993 (pages 91 et suivantes), pièce US-54; Boletin Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Contestaciones del Gobierno, Serie D, Núm. 547, page 153 (5 juin 2003), pièce US-27; Balance del Segundo Año del Ministerio de Ciencia y Technología, page 29 (juin 2002), pièce US-96; House of Lords written answers for 25 February 1997 and 19 March 1997 (question to Mr. Greg Knight), pièces US-97 et US-98; Memorandum submitted by the Department of Trade and Industry, Appendix 1, Annex 2, pièce US-99; House of Lord written answers for 25 February 1997, pièce US-97; *Britain Plans Airbus Aid*, N.Y. Times, page D16 (15 mai 1987), pièce US-110; et *British Agree on Launch Aid for A330/A340*, Aviation Week & Space Technology, page 33 (18 mai 1987), pièce US-111.

[2459] *Voir*, par exemple, CE, PCE, paragraphes 364 à 366 (A300 et A310) et 369 à 379 (A320).

[2460] Contrat français concernant l'A380, annexe 3. Pièce US-116 (RCC).

[2461] Contrat allemand concernant l'A380, clause 4.2; et BT-Drs. 14/10002, page 3. Pièces US-72 (RCC) et US-124 (traductions en langue anglaise). Contrat espagnol concernant l'A380, troisième clause. Pièce US-73 (RCC).

[2462] Contrat français concernant l'A380, article 3; contrat allemand concernant l'A380, clauses 4.2 et 4.3; contrat espagnol concernant l'A380, troisième clause.

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

transferts directs de fonds (et en particulier de "prêts") au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Sur la base des faits portés à notre connaissance, il est manifeste que les montants de financement non déboursés faisaient partie du montant total du principal qu'il était prévu au titre des contrats français, allemand et espagnol concernant l'A380 de transférer directement (prêter) à Airbus sur une période définie, comme cela avait été convenu et programmé au moment où les contrats correspondants avaient été conclus. En ce sens, les contrats d'AL/FEM pertinents concernant l'A380 peuvent être opposés à une ligne de crédit ouverte. Une ligne de crédit n'est pas un accord *ex ante* concernant le versement de montants de financement spécifiques à un moment prédéterminé du futur, mais plutôt une facilité de crédit prenant la forme d'une promesse faite par le prêteur de mettre des fonds (peut-être en un ou plusieurs versements) à la disposition de l'emprunteur s'il le demande.[2463] Ainsi, peu importe que tous les fonds engagés au titre des contrats français, allemand et espagnol concernant l'A380 aient été versés ou non, il ressort clairement, selon nous, des faits particuliers portés à notre connaissance que chacun des contrats d'AL/FEM est la preuve de l'existence d'une "pratique des pouvoirs publics {qui} comporte un transfert direct de fonds" suivant des montants et à des moments convenus et programmés lors de la conclusion de chaque contrat.[2464] Nous constatons donc que les contrats français, allemand et espagnol concernant l'A380 sont des "contributions financières", au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

7.380 S'agissant du montant des "contributions financières" pertinentes, il y a fort peu de différence entre les positions des parties[2465], que nous résumons dans le tableau suivant:

Tableau 1 – Montant approximatif du financement accordé au titre des mesures d'AL/FEM contestées

Modèle d'aéronef	**Montant (millions)**			
	France	**Allemagne**	**Espagne**	**Royaume-Uni**
A300	**3 012 FF[2466]**	**2 400 DM[2467]**	**3 829 Ptas[2468]**	**-**
A310	**3 180 FF[2469]**		**7 808 Ptas[2470]**	**-**

[2463] C'est le cas, par exemple, de la ligne de crédit de 700 millions d'euros accordée par la Banque européenne d'investissement à EADS en 2002. Les grandes caractéristiques de cette ligne de crédit particulière sont décrites plus en détail aux paragraphes 7.730 à 7.738, où nous examinons l'allégation des États-Unis selon laquelle cette ligne de crédit équivalait à une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

[2464] Nous notons que cette constatation est compatible avec la façon dont les Communautés européennes elles-mêmes ont traité les montants de financement non versés au titre des contrats français, allemand et espagnol concernant l'A380 pour déterminer le taux de rentabilité interne de chaque contrat. *Voir* les paragraphes 7.404 à 7.406 ci-dessous; et la pièce EC-597 (RCES).

[2465] *Voir*, par exemple, États-Unis, PCE, paragraphes 175 à 177, 191 à 194, 215 à 218, 234, 244, 253, 265, 272, 282 et 290; États-Unis, réponse à la question n° 226 du Groupe spécial; CE, PCE, paragraphes 332 à 337, 364 à 366, 369 à 372 et 375 à 378; CE, réponse à la question n° 258 du Groupe spécial.

[2466] États-Unis, PCE, paragraphe 176; *1997 Senate Report*, page 67, pièce US-18; CE, PCE, paragraphe 365.

[2467] Montant pour l'A300 et l'A310. États-Unis, PCE, paragraphe 175; *Sundergutachten der Monopolkommission*, tableau 11, pièce US-30; CE, PCE, paragraphe 364.

[2468] États-Unis, PCE, paragraphe 177; *Airbus, Cuadernos CDTI, Centro para el Desarollo Tecnológico Industrial (CDTI)* July 1993, page 91, pièce US-54; CE, PCE, paragraphe 366.

[2469] États-Unis, PCE, paragraphe 176; *1997 Senate Report*, page 67, pièce US-18; CE, PCE, paragraphe 365.

[2470] États-Unis, PCE, paragraphe 177; *Airbus, Cuadernos CDTI, Centro para el Desarollo Tecnológico Industrial (CDTI)* July 1993, page 91, pièce US-54; CE, PCE, paragraphe 366.

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

Modèle d'aéronef	Montant (millions)			
	France	Allemagne	Espagne	Royaume-Uni
A320	**4 133 FF**[2471]	**1 300 DM**[2472]	**10 800 Ptas**[2473]	**250 £**[2474]
A330/A340	**7 800 FF**[2475]	**2 990 DM**[2476]	**29 400 Ptas**[2477]	**447 £**[2478]
A330-200	**330 FF**[2479]	-	-	-
A340-500/600	**2 110 FF**[2480]	-	**11 348 Ptas**[2481]	-
A380	**[***] €**[2482]	**[***] €**[2483]	**[***] €**[2484]	**[***] £**[2485]

[2471] États-Unis, PCE, paragraphe 192; *1997 Senate Report*, page 68, pièce US-18; États-Unis, réponse à la question n° 226 du Groupe spécial; CE, PCE, paragraphe 370; CE, réponse à la question n° 258 du Groupe spécial; pièce EC-949 (RCC).

[2472] États-Unis, PCE, note de bas de page 194; *Sundergutachten der Monopolkommission*, tableau 11, pièce US-30; États-Unis, réponse à la question n° 226 du Groupe spécial; CE, PCE, paragraphe 369; CE, réponse à la question n° 258 du Groupe spécial; pièce EC-949 (RCC).

[2473] États-Unis, PCE, paragraphe 193; *Airbus, Cuadernos CDTI, Centro para el Desarollo Tecnológico Industrial (CDTI)* July 1993, page 91, pièce US-54; États-Unis, réponse à la question n° 226 du Groupe spécial; CE, PCE, paragraphe 371; CE, réponse à la question n° 258 du Groupe spécial; pièce EC-949 (RCC).

[2474] États-Unis, PCE, paragraphe 194; *House of Lords written answers for 25 February and 19 March 1997* (Question to Mr Greg Knight), pièces US-97 et US-98; *Memorandum submitted by the Department of Trade and Industry*, pièce US-99; contrat britannique concernant l'A320, article 2.1.1, pièce EC-94 (RCC); CE, PCE, paragraphe 372; CE, réponse à la question n° 258 du Groupe spécial; pièce EC-949 (RCC).

[2475] États-Unis, PCE, paragraphe 217; *1997 Senate Report*, page 67, pièce US-18; États-Unis, réponse à la question n° 226 du Groupe spécial; CE, PCE, paragraphe 376; CE, réponse à la question n° 258 du Groupe spécial; pièce EC-949 (RCC).

[2476] États-Unis, PCE, paragraphe 215; *Bundesregierung, 12th Subsidy Report (1987-1990)*, et tous les rapports concernant les subventions qui ont suivi jusqu'au 16ème (1995-1998), pièces US-91H à 91L; États-Unis, réponse à la question n° 226 du Groupe spécial; CE, PCE, paragraphe 375; CE, réponse à la question n° 258 du Groupe spécial; pièce EC-949 (RCC).

[2477] États-Unis, PCE, paragraphe 217; États-Unis, réponse à la question n° 226 du Groupe spécial; CE, PCE, paragraphe 177; CE, réponse à la question n° 258 du Groupe spécial; pièce EC-949 (RCC).

[2478] États-Unis, PCE, paragraphe 218; *House of Lords written answers for 25 February and 19 March 1997* (Question to Mr Greg Knight), pièces US-97 et US-98; États-Unis, réponse à la question n° 226; CE, PCE, paragraphe 378; CE, réponse à la question n° 258 du Groupe spécial; pièce EC-949 (RCC).

[2479] États-Unis, PCE, paragraphe 234; *1997 Senate Report*, page 67, pièce US-18; contrat français concernant l'A330-200, article 4.2, pièce US-78 (RCC); États-Unis, réponse à la question n° 226 du Groupe spécial; pièce EC-949 (RCC).

[2480] États-Unis, PCE, paragraphe 244; contrat français concernant l'A340-500/600, article 4, pièces US-35 (RCC) et EC-91 (RCC); pièce EC-949 (RCC).

[2481] États-Unis, PCE, paragraphe 253; contrat espagnol concernant l'A340-500/600, deuxième clause, pièces US-37 (RCC) et EC-87 (RCC); États-Unis, réponse à la question n° 226 du Groupe spécial; pièce EC-949 (RCC).

[2482] États-Unis, PCE, paragraphe 265; contrat français concernant l'A380, article 2, pièce US-116 (RCC); CE, PCE, paragraphe 339; pièce EC-949 (RCC).

[2483] États-Unis, PCE, paragraphe 273; contrat allemand concernant l'A380, préambule, pièce US-72 (RCC); pièce US-124; CE, PCE, paragraphe 339; pièce EC-949 (RCC).

[2484] Les Communautés européennes affirment que le montant réel de la "contribution financière" accordée au titre du contrat espagnol concernant l'A380 n'était que de **[***]** euros. CE, réponse à la question n° 259 du Groupe spécial. Selon les Communautés européennes, le montant maximal de **[***]** euros indiqué dans le contrat espagnol concernant l'A380 a été fixé sur la base: i) d'une estimation des coûts de développement supérieure à l'estimation réelle calculée par Airbus GIE après la conclusion du contrat; et ii) d'une part des coûts de développement prévue pour CASA qui était supérieure à celle qui, selon les

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

7.381 Nous examinons ensuite si les "contributions financières" ci-dessus confèrent un "avantage" à Airbus, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

Les mesures contestées confèrent-elles un "avantage"?

7.382 Nous rappelons que l'article 1.1 b) de l'Accord SMC ne définit pas la notion d'"avantage". Cependant, il est bien établi qu'une "contribution financière" confère un "avantage" à un bénéficiaire lorsqu'elle place celui-ci dans une position plus avantageuse que celle qui aurait été la sienne en l'absence de la "contribution financière".[2486] Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont tous deux estimé que la base permettant d'établir cette comparaison était le marché. Ainsi, le Groupe spécial a émis l'avis suivant:

> "une contribution financière ne confère un "benefit", c'est-à-dire un avantage, que si elle est fournie à des conditions plus avantageuses que celles que le bénéficiaire aurait trouvées sur le marché".[2487]

De même, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> "le marché constitue une bonne base de comparaison lorsqu'on détermine si un "avantage" a été "conféré", parce qu'on peut identifier la capacité d'une "contribution financière" de fausser les échanges en déterminant si le bénéficiaire a reçu une "contribution financière" à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché".[2488]

7.383 En substance, les États-Unis font valoir que chacune des "contributions financières" mises à disposition par les mesures d'AL/FEM contestées confère un "avantage" à Airbus, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, parce que chacune d'entre elles a été accordée à des conditions relatives au taux d'intérêt qui étaient plus avantageuses que cela n'aurait été autrement le cas si Airbus avait cherché à obtenir un financement à des modalités et conditions identiques ou similaires auprès d'un prêteur sur le marché. Autrement dit, les États-Unis soutiennent que l'AL/FEM confère un "avantage" parce que les prêteurs sur le marché auxquels il serait demandé de financer des projets de LCA d'Airbus selon des modalités et conditions identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM exigeraient qu'Airbus paye un taux d'intérêt plus élevé que celui demandé par les pouvoirs publics des États membres des CE.

7.384 Les Communautés européennes ont présenté plusieurs moyens de défense pour répondre aux allégations des États-Unis. Tout d'abord, elles rejettent l'idée que le critère approprié sur la base duquel déterminer si l'AL/FEM confère un "avantage" puisse être les taux d'intérêt associés à un financement disponible sur le marché selon des modalités et conditions identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM. Les Communautés européennes font valoir que pour toutes les mesures d'AL/FEM postérieures à l'entrée en vigueur de l'Accord de 1992, il faudrait résoudre la question de

---

allégations, a été convenue par la suite. Cependant, en avançant ces affirmations factuelles, les Communautés européennes ne font référence à aucun élément de preuve qui étaye la position qu'elles soutiennent. Nous n'avons donc d'autre choix que de rejeter l'affirmation factuelle des Communautés européennes et de nous fonder sur le montant de financement maximal effectivement inscrit dans le contrat espagnol concernant l'A380.

[2485] États-Unis, PCE, paragraphe 290; contrat britannique concenant l'A380, article 5, pièce US-79 (RCC); pièce EC-949 (RCC).

[2486] 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.

[2487] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.112; rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 157 et 158.

[2488] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157.

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

l'"avantage" en vérifiant si chacun des contrats d'AL/FEM pertinents comporte un soutien des pouvoirs publics qui est compatible avec l'article 4 dudit accord. Par ailleurs, pour tous les cas d'AL/FEM contestés par les États-Unis, à l'exception de l'AL/FEM pour l'A300 et l'A310, les Communautés européennes estiment que c'est sur le caractère raisonnable des prévisions de remboursement utilisées pour établir les conditions de remboursement figurant dans chaque contrat que notre analyse de l'"avantage" devrait se concentrer.

7.385 Deuxièmement, et à titre subsidiaire, les Communautés européennes soutiennent qu'à supposer que le marché soit le point de repère approprié sur la base duquel déterminer si l'AL/FEM confère un "avantage", les taux d'intérêt avancés par les États-Unis à cette fin surévaluent les taux d'intérêt associés à un financement comparable à l'AL/FEM sur le marché. Selon les Communautés européennes, lorsqu'on compare le coût total de l'AL/FEM avec les points de repère appropriés relatifs au taux d'intérêt du marché, on voit que les mesures d'AL/FEM contestées ne confèrent pas d'"avantage" à Airbus.

Article 4 de l'Accord de 1992

7.386 S'agissant des mesures d'AL/FEM adoptées après l'entrée en vigueur de l'Accord de 1992 (17 juillet 1992), les Communautés européennes soutiennent que la notion d'"avantage" au titre de l'article 1.1 b) doit être interprétée au regard de l'article 4 de l'Accord de 1992. Selon elles, l'Accord de 1992 est un instrument contenant des règles pertinentes de droit international applicables entre les parties, au sens de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne, et doit par conséquent être pris en compte dans le présent différend en tant que contexte pertinent pour l'interprétation de la notion d'"avantage" au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[2489] Les Communautés européennes qualifient l'article 4 de l'Accord de 1992 de règle prescrivant la mesure dans laquelle les États-Unis et les Communautés européennes sont convenus qu'un "soutien au développement" pouvait légitimement être accordé à leurs constructeurs nationaux de LCA. Elles soutiennent que cette règle "influence en particulier l'interprétation du point de repère approprié pour déterminer si une contribution financière a conféré un avantage au bénéficiaire".[2490] À cette fin, les Communautés européennes font valoir que le respect des critères relatifs au "soutien au développement" établis au titre de l'article 4 est déterminant pour établir si l'AL/FEM accordée à Airbus après le 17 juillet 1992 conférait un "avantage", au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[2491]

7.387 L'article 4 de l'Accord de 1992 est libellé comme suit:

> "4.1. Les pouvoirs publics n'accordent un soutien pour le développement d'un nouveau programme de construction d'aéronefs civils de grande capacité que si une appréciation critique du projet, fondée sur des hypothèses prudentes, montre qu'il y a une perspective raisonnable de couvrir, avant l'expiration d'une période de 17 ans à compter de la date du premier versement de ce soutien, tous les coûts définis à l'article 6 paragraphe 2 de l'accord sur les aéronefs, y compris le remboursement des soutiens publics dans les conditions et modalités indiquées ci-après.
>
> 4.2. À compter de l'entrée en vigueur du présent accord, le soutien public direct engagé par une partie pour le développement d'un nouveau programme de construction d'aéronefs civils de grande capacité ou d'une version dérivée n'excède pas:

[2489] Une description plus détaillée des arguments avancés par les Communautés européennes à cet égard figure dans notre décision préliminaire, aux paragraphes 7.70 à 7.76 ci-dessus.
[2490] CE, PCE, paragraphe 399.
[2491] CE, PCE, paragraphes 394 à 441.

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

> a) 25 pour cent du coût total de développement de ce programme, tel qu'il a été estimé au moment de l'engagement (ou des coûts réels de développement, le montant le moins élevé étant retenu). Le montant des redevances sur cette tranche est fixé au moment de l'engagement du soutien au développement de façon à ce que celui-ci soit remboursé aux pouvoirs publics à un taux d'intérêt qui ne soit pas inférieur au coût de l'emprunt, et cela avant l'expiration d'une période maximale de 17 ans à compter du premier versement, plus
>
> b) 8 pour cent du coût total de développement de ce programme, tel qu'il a été estimé au moment de l'engagement (ou des coûts réels de développement, le montant le plus faible étant retenu). Le montant des redevances sur cette tranche est fixé au moment de l'engagement du soutien au développement de façon à ce que celui-ci soit remboursé aux pouvoirs publics à un taux qui ne soit pas inférieur au coût de l'emprunt majoré de 1 pour cent, et cela avant l'expiration d'une période maximale de 17 ans à compter du premier versement.
>
> Ces calculs sont effectués sur la base des prévisions de livraison d'aéronefs contenues dans l'appréciation critique du projet.

4.3. Le montant des redevances pour chaque aéronef est calculé au moment de l'engagement du soutien au développement, qui devra être remboursé comme suit:

> a) 20 pour cent du total des paiements calculé conformément à l'article 4 paragraphe 4.2 devront être effectués sur la base de la livraison d'un nombre d'aéronefs correspondant à 40 pour cent des livraisons prévues;
>
> b) 70 pour cent du total des paiements calculé conformément à l'article 4 paragraphe 4.2 devront être effectués sur la base de la livraison d'un nombre d'aéronefs correspondant à 85 pour cent des livraisons prévues."[2492]

7.388 Bien que les Communautés européennes fassent valoir que l'article 4 sert de contexte pertinent pour l'*interprétation* de la notion d'"avantage", elles n'ont pas expliqué comment exactement il éclairait le *sens* qui doit être donné à ce terme. Une grande partie des communications des Communautés européennes portant sur cette question visent plutôt à démontrer que les mesures d'AL/FEM postérieures à 1992 *respectent* les dispositions de l'article 4 de l'Accord de 1992.[2493] Compte tenu de ces considérations, nous ne voyons pas très bien de quelle façon les Communautés européennes pensent que l'article 4 de l'Accord de 1992 éclaire le *sens* du mot "avantage" figurant à l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.389 Comme nous l'avons déjà indiqué, l'article 4 établit une série de paramètres qualitatifs et quantitatifs pour l'octroi d'un soutien au développement de nouveaux programmes de construction de

[2492] 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, *Journal officiel des Communautés européennes* du 17 octobre 1992, n° L 301, page 32, CE, demande de décision préliminaire, 26 octobre 2005, pièce EC-4 (présentée en même temps que la demande de décision préliminaire).

[2493] CE, PCE, paragraphes 405 à 441.

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

LCA ou d'une version dérivée.[2494] Il indique la ligne de démarcation dont sont convenus les États-Unis et les Communautés européennes entre le "soutien au développement" acceptable et le soutien prohibé au titre de cet accord. Il ne renferme aucune définition d'une "subvention" ni ne fait référence à la notion d'"avantage". Nous ne voyons donc rien dans le libellé de l'article 4 qui laisserait entendre qu'il éclaire le sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Par ailleurs, nous ne pouvons pas simplement supposer, sur la base des arguments avancés par les Communautés européennes, que les mesures de "soutien au développement" prises en conformité avec l'article 4 de l'Accord de 1992 n'ont pas les caractéristiques de "contributions financières" qui confèrent un "avantage", au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Ainsi, à supposer même que l'Accord de 1992 soit un instrument qui contient des règles pertinentes de droit international applicable entre les parties, au sens de l'article 31.3 c) de la Convention de Vienne (et, une fois de plus, nous soulignons que sur cette question, nous n'exprimons aucun avis)[2495], nous ne sommes pas convaincus que l'article 4 dudit accord donne des indications sur la façon d'interpréter le concept d'"avantage" au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. En conséquence, nous rejetons l'argument des Communautés européennes selon lequel le point de repère à appliquer pour évaluer si l'AL/FEM confère un "avantage" devrait, en fait, être l'article 4 de l'Accord de 1992.

"Caractère raisonnable des prévisions de remboursement"

7.390 Les Communautés européennes affirment que le "facteur décisif" pour déterminer si les mesures d'AL/FEM concernant l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380 confèrent un avantage est le caractère raisonnable des prévisions de remboursement. Bien qu'à l'origine, elles aient avancé cet argument dans le cas uniquement des mesures d'AL/FEM concernant l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380, les Communautés européennes ont par la suite déclaré qu'il pourrait être tout aussi pertinent pour certaines mesures d'AL/FEM antérieures à 1995 (en particulier, les contrats concernant l'A320 et l'A330/A340) si le Groupe spécial devait rejeter leurs moyens de défense spécifiques relatifs à ces mesures qui étaient fondés sur le champ d'application temporel de l'Accord SMC et la pertinence du Code des subventions du Tokyo Round.[2496] Comme nous avons rejeté ces deux moyens de défense, il conviendrait de considérer que l'évaluation qui suit porte sur les arguments des Communautés européennes tels qu'ils se rapportent à toutes ces mesures, à savoir l'AL/FEM pour l'A320, l'A330/A340, l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380.

7.391 Les Communautés européennes soutiennent que le caractère raisonnable des prévisions de remboursement utilisées pour établir les conditions de remboursement dans chacun des contrats d'AL/FEM contestés est le point de repère le plus pertinent pour évaluer la question de l'avantage parce qu'il a une incidence directe sur la mesure dans laquelle les remboursements seront effectués. Ainsi, si les conditions de remboursement de l'AL/FEM sont fondées sur des prévisions raisonnables de ventes de LCA, il est plus probable qu'elle sera intégralement remboursée et, en conséquence, que le taux de rentabilité visé sera atteint. Ce n'est que lorsque les prévisions de remboursement ne sont pas raisonnables – c'est-à-dire lorsqu'elles sont déraisonnablement optimistes, échelonnant le remboursement sur un nombre de ventes déraisonnablement élevé et retardant de ce fait le moment où le taux de rentabilité visé sera atteint – qu'un avantage sera conféré.[2497] Selon les Communautés européennes, ce point de vue est indirectement étayé par la note de bas de page 16 de l'Accord SMC qui, à leur avis, semble indiquer que les rédacteurs de l'Accord SMC étaient conscients du fait qu'un financement fondé sur les redevances dans le secteur des LCA devait être évalué sur la base du caractère raisonnable des prévisions de ventes utilisées pour établir ses conditions de remboursement. Les Communautés européennes considèrent donc que le caractère raisonnable des prévisions de

[2494] *Voir* le paragraphe 7.68 ci-dessus.
[2495] *Voir* le paragraphe 7.100 ci-dessus.
[2496] CE, réponse à la question n° 62 du Groupe spécial.
[2497] CE, PCE, paragraphes 442 à 463; CE, DCE, paragraphes 151 à 157.

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

remboursement indiquées dans les contrats d'AL/FEM devrait être "au cœur de toute évaluation juridique **[***]** au titre de l'Accord SMC".[2498]

7.392 Les États-Unis contestent les affirmations des Communautés européennes. À leur avis, l'argument selon lequel le caractère raisonnable des prévisions de remboursement est le point de repère approprié pour déterminer si l'AL/FEM confère un avantage ne tient pas compte du fait qu'une subvention peut exister indépendamment du caractère raisonnable des attentes des pouvoirs publics concernant le nombre de ventes nécessaires pour garantir le remboursement intégral de l'AL/FEM. En particulier, les États-Unis font valoir que si le taux de rentabilité obtenu par les pouvoirs publics pour le financement d'un projet de LCA est fixé, par exemple, au niveau de leur propre taux d'emprunt, le bénéficiaire de l'AL/FEM recevra un avantage même si les conditions de remboursement sont fondées sur une estimation raisonnable du nombre de ventes nécessaires pour assurer le remboursement intégral de l'AL/FEM.[2499] Par ailleurs, selon les États-Unis, la note de bas de page 16 de l'Accord SMC n'étaye pas l'argument des Communautés européennes. À leur avis, le fait même que les rédacteurs de l'Accord SMC ont jugé nécessaire de préciser qu'une circonstance particulière supposant le recours à un financement fondé sur les redevances ne constituait "pas en soi" un préjudice réputé grave laisse plutôt entendre que les rédacteurs supposaient que l'octroi d'une AL/FEM conférait un avantage et constituait donc une subvention. Les États-Unis estiment qu'il n'aurait pas sinon été nécessaire d'apporter cette précision.[2500]

7.393 Les États-Unis notent également que la note de bas de page 16 n'est plus en vigueur et qu'en tout état de cause, elle "ne traite pas explicitement de l'"avantage" mais d'une catégorie d'effets défavorables – le préjudice grave – et uniquement "aux fins de cet alinéa"".[2501] Ils font donc valoir que la pertinence de la note de bas de page 16 se limite au contexte spécifique dans lequel elle figure – la question du "préjudice grave" au titre de l'article 6.1 d) de l'Accord SMC. Ils estiment que si les rédacteurs de la note de bas de page 16 avaient également voulu qu'elle soit pertinente pour la question de l'"avantage", ils auraient pu facilement inclure une note de bas de page relative à l'article 1.1 b) de l'Accord SMC pour l'indiquer.[2502] Or, les rédacteurs ne l'ont pas fait; et, selon les États-Unis, l'interprétation que font les Communautés européennes de l'absence de note de bas de page ou de renvoi équivaut à une "distorsion des règles coutumières d'interprétation du droit international".[2503]

7.394 Enfin, les États-Unis rejettent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la communication qu'ils ont adressée au Groupe de négociation sur les règles en mars 2003 indique qu'ils souscrivent à l'interprétation que font les Communautés européennes de l'article premier. Ils expliquent que la communication ne prétendait pas indiquer la "seule" circonstance dans laquelle un financement fondé sur les redevances conférerait un avantage, mais plutôt seulement une circonstance de ce type dans laquelle ce résultat serait "évident". Par ailleurs, les États-Unis notent que leur déclaration faisait référence à "des hypothèses et des projections de ventes" dont ils expliquent qu'elles intègrent "les facteurs mêmes dont les CE ne tiennent pas compte: le taux de rentabilité et d'autres conditions fondamentales" de l'AL/FEM.[2504]

[2498] CE, réponse à la question n° 63 du Groupe spécial.
[2499] États-Unis, PDONC, paragraphe 40; États-Unis, DCE, paragraphe 57.
[2500] États-Unis, DCE, paragraphe 62.
[2501] États-Unis, PDONC, paragraphe 38.
[2502] États-Unis, PDONC, paragraphe 38.
[2503] États-Unis, DCE, paragraphe 59.
[2504] États-Unis, DCE, paragraphe 61.

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

7.395 Nous jugeons utile de commencer notre évaluation du moyen de défense des Communautés européennes en examinant le texte de la note de bas de page 16 dans le contexte immédiat où elle figure, c'est-à-dire à la lumière de l'article 6.1 d) de l'Accord SMC. Le libellé pertinent est le suivant:

> "6.1 Un préjudice grave au sens du paragraphe c) de l'article 5 sera réputé exister dans le cas:
>
> …
>
> d) d'une annulation directe d'une dette, c'est-à-dire l'annulation d'une dette à l'égard des pouvoirs publics, et de dons destinés à couvrir le remboursement d'une dette.[16]
>
> ---
>
> [16] Les Membres reconnaissent que le fait qu'un financement fondé sur les redevances dont bénéficie un programme de construction d'aéronefs civils n'est pas entièrement remboursé parce que le niveau des ventes effectives est inférieur au niveau des ventes prévues, ne constitue pas en soi un préjudice grave aux fins de cet alinéa."

L'article 6.1 d) indique donc une forme d'action des pouvoirs publics qui est réputée causer un préjudice grave au sens de l'article 5 c) – l'annulation directe d'une dette. Bien que cette disposition, y compris la note de bas de page 16, ait cessé d'avoir un effet juridique, nous n'excluons pas qu'elle puisse néanmoins être utile pour identifier les différents types de mesures que l'Accord SMC était censé viser.[2505]

7.396 Lue conjointement avec l'article 6.1 d), la note de bas de page 16 indique que les Membres reconnaissent que, dans le contexte d'un financement fondé sur les redevances dont bénéficient des programmes de construction d'aéronefs civils, le simple fait que les ventes effectives d'aéronefs peuvent être inférieures au niveau des ventes prévues ne peut pas, en soi, être considéré comme un élément de preuve de l'annulation directe d'une dette et, par conséquent, ne peut pas être réputé causer un préjudice grave aux fins de l'article 6.1 d). Autrement dit, le fait qu'un financement fondé sur les redevances dont bénéficient des programmes de construction d'aéronefs civils risque de ne pas être entièrement remboursé à cause de l'insuffisance des ventes effectives d'aéronefs par rapport aux prévisions de ventes n'est pas, à lui seul, suffisant pour considérer que le paiement de redevances moins élevées que prévu est une forme d'annulation directe d'une dette qui doit être réputée causer un préjudice grave. Dans la mesure où son effet est expressément limité aux fins de l'article 6.1 d) – à savoir déterminer si l'annulation directe d'une dette peut être réputée causer un préjudice grave – il est évident que la note de bas de page 16 ne visait pas à éclairer le sens du terme "avantage" figurant à l'article 1.1 b). C'est ce que confirme l'absence de tout renvoi à la note de bas de page 16 (ou à tout autre texte) précisant le libellé de l'article 1.1 b). À cet égard, nous notons que dans d'autres dispositions de l'Accord SMC, où les Membres ont jugé qu'il était nécessaire de modifier le libellé d'une obligation particulière pour prendre en compte le cas des aéronefs civils, ils l'ont fait en insérant des notes de bas de page appropriées.[2506]

[2505] Nous rappelons que nous avons déjà noté que le paragraphe 7 de l'Annexe IV de l'Accord SMC (qui, tout comme l'article 6.1 d), n'est plus en vigueur) fournissait une indication importante en ce qui concernait le champ d'application qu'il était prévu de donner à l'article 5. *Voir* le paragraphe 7.64 ci-dessus.

[2506] L'Accord SMC contient deux autres notes de bas de page qui font référence aux aéronefs civils – les notes de bas de page 15 et 24. La note de bas de page 15 est libellée comme suit: "Étant donné qu'il est prévu que les aéronefs civils seront soumis à des règles multilatérales spécifiques, le seuil indiqué dans cet alinéa ne s'applique pas aux aéronefs civils." Le texte de la note de bas de page 24 est le suivant: "Étant donné

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

7.397 Tout au plus, nous considérons qu'il est possible de donner du libellé de la note de bas de page 16 une lecture selon laquelle, lorsque les ventes effectives d'aéronefs ne sont pas inférieures au niveau des ventes prévues dans un instrument de financement fondé sur les redevances (c'est-à-dire la situation dont les Communautés européennes laissent entendre qu'elle témoigne de l'existence de "prévisions de remboursement raisonnables"), il serait inexact de décrire cet instrument comme prévoyant l'annulation directe d'une dette. Cependant, cela ne revient pas à dire que dans tous les cas où un financement fondé sur les redevances est accordé sur la base de "prévisions de remboursement raisonnables", il n'est pas conféré d'avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. À notre avis, des prévisions de remboursement raisonnables, selon les termes employés par les Communautés européennes – c'est-à-dire un nombre raisonnable de ventes sur la base duquel un prêteur sur le marché pourrait s'attendre à obtenir le remboursement intégral du principal du prêt majoré des intérêts[2507] – ne peuvent pas à elles seules permettre de déterminer si un instrument de financement fondé sur les redevances (en l'occurrence l'AL/FEM[2508]) confère un avantage aux fins de l'Accord SMC. Bien que nous puissions admettre que des prévisions de remboursement *déraisonnables* peuvent indiquer qu'un prêt confère un avantage[2509], nous ne pensons pas que le contraire sera nécessairement vrai lorsque l'AL/FEM sera fondée sur des prévisions de remboursement raisonnables. Cela tient au fait que le nombre de ventes sur la base duquel le prêteur s'attend à être entièrement remboursé ne fournit aucune indication, ou presque, sur le caractère approprié du taux de rentabilité qu'il obtiendra.

7.398 Selon nous, le taux de rentabilité associé à un contrat d'AL/FEM peut être considéré comme le "prix" que les parties au contrat sont convenues de payer/recevoir en échange des droits et obligations particuliers établis au titre dudit contrat, y compris ceux définis par le calendrier de remboursement. Le taux de rentabilité obtenu pour chaque contrat d'AL/FEM représente donc non seulement le gain financier envisagé par le prêteur (les pouvoirs publics des États membres des CE), mais également le coût financier visible pour Airbus. Sachant qu'il est maintenant bien établi qu'il conviendrait de résoudre la question de l'avantage au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC en comparant la situation du bénéficiaire d'une contribution financière en présence et en l'absence de cette contribution[2510], nous pensons qu'il est logique, pour évaluer si l'AL/FEM confère un avantage, de se concentrer sur la question de savoir si le taux de rentabilité des mesures contestées est inférieur à celui que demanderait un prêteur sur le marché pour un financement selon des modalités et conditions identiques ou similaires, compte tenu d'un calendrier de remboursement comparable. Ainsi, par exemple, un contrat d'AL/FEM des pouvoirs publics qui prévoirait un taux de rentabilité nul sur la base de prévisions de remboursement raisonnables conférerait manifestement un avantage si, en l'absence du prêt à taux d'intérêt nul, Airbus ne pouvait obtenir un financement identique ou similaire auprès d'un prêteur sur le marché qu'à un taux d'intérêt de 3 pour cent.

---

qu'il est prévu que les aéronefs civils seront soumis à des règles multilatérales spécifiques, les dispositions de cet alinéa ne s'appliquent pas à ce produit." Avec la note de bas de page 16, ce sont les seuls éléments de l'Accord SMC qui font spécifiquement référence aux aéronefs civils.

[2507] CE, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial.

[2508] Nous notons qu'aucune des parties n'a établi de distinction entre les mesures d'AL/FEM contestées et le "financement fondé sur les redevances" relevant de la note de bas de page 16. Cependant, à proprement parler, tous les contrats d'AL/FEM en cause dans le présent différend ne prévoient pas le paiement de "redevances" tel que nous l'avons décrit plus haut au paragraphe 7.374 et analysé plus en détail plus loin aux paragraphes 7.410 et suivants.

[2509] C'est le cas, par exemple, lorsqu'un remboursement intégral est prévu sur la base d'un nombre de ventes de LCA exagérément élevé, au point qu'aucun prêteur sur le marché ne serait disposé à consentir un prêt à des conditions de remboursement identiques ou similaires.

[2510] *Voir* les paragraphes 7.310 à 7.312 et 7.382.

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

7.399 Cependant, les Communautés européennes estiment que dans le contexte de l'AL/FEM, la question de l'avantage ne devrait pas être déterminée au moyen d'une comparaison rigoureuse entre les taux de rentabilité de l'AL/FEM et ceux associés à des instruments de financement comparables sur le marché. D'après ce que nous croyons comprendre, en vertu de cette argumentation, les Communautés européennes considèrent qu'il serait inapproprié de s'appuyer à cette fin sur un point de repère du "marché "parfait""[2511] à cause de la forte intervention des pouvoirs publics et de la lourde réglementation internationale qui, selon leurs allégations, caractérisent la branche de production des LCA. Les Communautés européennes trouvent des éléments étayant leur position dans certaines observations formulées par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, dont elles font valoir qu'elles corroborent l'affirmation selon laquelle il se peut que les opérations à la "juste" valeur marchande ne soient pas toujours les points de repère les plus appropriés pour établir l'existence de subventions au titre de l'Accord SMC, en particulier lorsque le marché sur lequel sont effectuées ces opérations a été faussé par l'action des pouvoirs publics.[2512] Selon les Communautés européennes, la branche de production des LCA est un secteur de l'économie où les observations formulées par l'Organe d'appel sont extrêmement pertinentes.

7.400 Nous ne sommes pas convaincus par les arguments des Communautés européennes concernant cette question. À supposer même que les observations particulières de l'Organe d'appel sur lesquelles les Communautés européennes s'appuient soient directement applicables aux circonstances factuelles du présent différend[2513], les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve ni aucune explication quant à la façon dont l'intervention alléguée des pouvoirs publics dans la branche de production des LCA faussait le comportement des prêteurs sur le marché au point qu'elle faisait du taux de rentabilité qu'ils demanderaient pour un financement comparable à l'AL/FEM un point de repère inapproprié sur lequel fonder une analyse de l'avantage. Nous reconnaissons que la branche de production des LCA présente des caractéristiques particulières qui la distinguent de nombreux autres secteurs industriels[2514], mais en l'absence d'arguments et d'éléments de preuve patents d'une action des pouvoirs publics qui fausse les marchés des prêts non publics, nous ne pouvons pas accepter l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle le "caractère raisonnable des prévisions de remboursement" utilisées pour établir les contrats d'AL/FEM est le "facteur décisif"[2515] pour déterminer si un contrat d'AL/FEM confère un avantage et constitue une subvention au titre de l'Accord SMC. Nous rejetons donc l'affirmation des Communautés européennes.

[2511] CE, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial.

[2512] CE, PCE, paragraphe 445, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphes 123 et 124.

[2513] Les observations particulières en cause ont été faites par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* dans le contexte d'une affaire où, comme nous l'avons déjà expliqué, la "principale question juridique" dont le Groupe spécial avait été saisi consistait à savoir si l'avantage résultant d'une contribution financière antérieure non récurrente accordée à une entreprise d'État continuait d'exister après sa privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, les pouvoirs publics ayant transféré la totalité ou l'essentiel de la propriété et de leur participation majoritaire. Rapport de l'Organe d'appel, paragraphe 117. Compte tenu de cet "ensemble très étroit de faits et de circonstances", il ne nous apparaît pas que les indications données par l'Organe d'appel sur lesquelles les Communautés européennes s'appuient sont directement pertinentes pour la question à laquelle nous sommes confrontés dans le cadre de la présente argumentation (à savoir si le taux de rendement d'un financement comparable sur le marché est un point de repère approprié pour déterminer si l'AL/FEM confère un avantage) comme les Communautés européennes le soutiennent.

[2514] *Voir* les paragraphes 7.367, 7.368 et 7.1883 à 7.1893.

[2515] CE, réponses aux questions n° 62 et 63 du Groupe spécial.

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

7.401 Ayant analysé et considéré de près les arguments et éléments de preuve présentés par les parties, nous pensons qu'il est approprié de trancher la question de savoir si l'AL/FEM confère un avantage en examinant si le coût des contrats d'AL/FEM contestés pour Airbus est inférieur au coût qu'elle aurait à supporter si elle cherchait à obtenir un financement sur le marché selon des modalités et conditions identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM. Nous commençons donc notre analyse de l'avantage en examinant si le taux de rentabilité obtenu par les pouvoirs publics des États membres des CE concernés suite à l'octroi d'une AL/FEM est inférieur à celui que demanderait un prêteur obéissant aux lois du marché pour accorder un financement selon des modalités et conditions identiques ou similaires à celles de chaque AL/FEM accordée. C'est à cette question que nous nous intéressons dans les paragraphes qui suivent.

Question de savoir si les taux de rentabilité des mesures d'AL/FEM sont inférieurs à ceux d'un financement comparable sur le marché

7.402 Les parties ont avancé de nombreux arguments et présenté des éléments de preuve très détaillés, y compris des études et rapports d'experts, sur la question de savoir si les taux de rentabilité obtenus par les pouvoirs publics des États membres des CE pour l'octroi d'une AL/FEM sont inférieurs à ceux qui seraient exigés par un prêteur sur le marché pour accorder un financement selon des modalités et conditions identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM. Ce faisant, elles ont présenté deux points de vue et deux conclusions très différents.

Taux de rentabilité de l'AL/FEM

7.403 Dans leur première communication écrite, les États-Unis ont indiqué ce qu'ils considèrent être les taux de rentabilité "effectifs"[2516] que les pouvoirs publics de chacun des États membres des CE s'attendaient à obtenir de chaque AL/FEM accordée dans le cas où elle serait intégralement remboursée. Ils expliquent que dans un certain nombre de cas, ils ont tiré ces taux des renseignements figurant dans les contrats d'AL/FEM eux-mêmes. Cependant, dans les cas où ils n'ont pas eu accès aux contrats d'AL/FEM pertinents, ils ont estimé les taux de rentabilité sur la base des renseignements obtenus au cours du processus prévu à l'Annexe V ou des renseignements à la disposition du public.[2517] D'après ce que nous croyons comprendre, les États-Unis n'ont pas pris en compte dans leurs calculs les versements de redevances potentiels prévus par l'un ou l'autre des contrats. Les taux de rentabilité avancés par les États-Unis sont les suivants[2518]:

[2516] Les États-Unis font valoir que "leur détermination de l'avantage conféré par l'aide au lancement repose sur une comparaison entre un point de repère commercial et les taux d'intérêt effectifs fixés dans les contrats d'aide au lancement". États-Unis, DCE, paragraphe 121. (non souligné dans l'original)

[2517] Les États-Unis rappellent que pendant le processus prévu à l'Annexe V, les Communautés européennes ont refusé de fournir quelque renseignement que ce soit, y compris des copies des contrats d'AL/FEM, concernant les projets de l'A300, l'A310, l'A320 et l'A330/A340 contestés. Ils font valoir qu'il faudrait logiquement en déduire, au regard du paragraphe 7 de l'Annexe V de l'Accord SMC, que les contrats manquants démontreraient que chaque AL/FEM accordée est une subvention. États-Unis, PCE, paragraphes 167 et 168. Nous notons que les Communautés européennes ont par la suite présenté des copies de ce qu'elles estimaient être la totalité des contrats et analyses de rentabilité pertinents en tant que pièces jointes à leur première communication écrite et dans leurs réponses aux questions n° 78, 246, 248, 249, 252 et 262 du Groupe spécial.

[2518] Rapport Ellis, tableau 4, page 25. Pièce US-80 (RCC).

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

Tableau 2 – Taux de rentabilité de l'AL/FEM proposés par les États-Unis

Modèle d'aéronef	France	Allemagne	Espagne	Royaume-Uni
A300	**0%**	**0%**	**0%**	**-**
A310	**0%**	**0%**	**0%**	**-**
A320	**0% ou inférieur au taux du marché**	**0% ou inférieur au taux du marché**	**0%**	**[***]**
A330/A340	**[[RCES]]**	**0%**	**0%**	**[***]**
A330-200	**[[RCES]]**	**-**	**-**	**-**
A340-500/600	**[***]**	**-**	**[***]**	**-**
A380	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

7.404 Les Communautés européennes rejettent les taux de rentabilité établis par les États-Unis en faisant valoir qu'ils sous-évaluent les rendements effectifs anticipés par les pouvoirs publics des États membres des CE. Selon elles, les taux de rentabilité que les pouvoirs publics des États membres des CE s'attendaient à obtenir pour chaque mesure d'AL/FEM contestée doivent être déterminés compte tenu des conditions de remboursement contractuelles, y compris tous versements anticipés de redevances qui seraient exigibles pendant la durée de vie de l'aéronef financé et, le cas échéant, les effets de l'imposition.[2519] Les Communautés européennes appellent ce taux le "taux de rentabilité implicite" de chacun des contrats d'AL/FEM – c'est-à-dire le taux de rentabilité en pourcentage que les pouvoirs publics des États membres des CE anticipaient pour les liquidités qu'ils prévoyaient de fournir au titre de l'AL/FEM au moment où les contrats d'AL/FEM ont été conclus.[2520] Elles ont calculé un "taux de rentabilité implicite" pour chacun des contrats d'AL/FEM concernant l'A320, l'A330/A340, l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380.[2521]

Taux de rentabilité implicites *avant* taxation

7.405 Les Communautés européennes expliquent que la première étape du calcul des "taux de rentabilité implicites" des mesures d'AL/FEM consiste à déterminer le taux de rentabilité interne ("TRI") de chaque contrat.[2522] Elles ont calculé un TRI pour chacun des contrats d'AL/FEM contestés (à l'exception de ceux concernant l'A300 et l'A310) en établissant le taux d'intérêt qui ramène à zéro la valeur actuelle nette ("VAN") des sommes reçues au titre de l'AL/FEM effectives ou anticipées[2523]

[2519] CE, PCE, paragraphes 537 à 541; CE, réponse à la question n° 69 du Groupe spécial; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 142 du Groupe spécial.

[2520] CE, réponse à la question n° 69 du Groupe spécial.

[2521] Rapport de l'ITR LLC, pages 4 et 5, pièces EC-13 (RCC) et EC-13 (RCES); et tableau présenté dans la pièce EC-597 (RCES). Les Communautés européennes n'ont présenté aucun calcul des taux de rentabilité associés aux mesures d'AL/FEM contestées concernant l'A300 et l'A310.

[2522] CE, réponse à la question n° 69 du Groupe spécial.

[2523] Il apparaît que les Communautés européennes se sont appuyées sur ce qu'elles affirment être les sommes effectivement reçues au titre de l'AL/FEM dans le cadre du contrat britannique concernant l'A320 (**[***]**), du contrat britannique concernant l'A330/A340 (**[***]**) et du contrat espagnol concernant l'A380 (**[***]**). Comparer la pièce EC-597 (RCES) avec les pièces EC-94 (RCC), EC-86 (RCC) et US-73 (RCC). Dans le cas des deux contrats britanniques **[***]**, et en tout état de cause, il apparaît que les Communautés européennes ont tenu compte des faibles écarts en ajustant les calendriers de remboursement utilisés dans leurs analyses. Cependant, dans le cas du contrat espagnol concernant l'A380, nous estimons que l'écart est important et rappelons que les Communautés européennes n'ont pas étayé leur affirmation selon laquelle le montant accordé à l'origine au titre du contrat pertinent **[***]** n'avait pas en fait été transféré à Airbus. *Voir* la note de bas de page 2484.

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

(c'est-à-dire les entrées de fonds au titre de l'AL/FEM) et des remboursements attendus (y compris tous versements forfaitaires et toutes redevances) (c'est-à-dire les sorties de fonds au titre de l'AL/FEM) sur la base des prévisions de livraisons d'aéronefs indiquées dans l'analyse de rentabilité d'Airbus pertinente.

7.406 En particulier, en ce qui concerne les contrats d'AL/FEM qui ne prévoyaient pas le versement de redevances[2524], les Communautés européennes ont indiqué que le TRI était le taux d'actualisation qui ramenait à zéro la VAN de tous les versements programmés dans le temps et de tous les remboursements, compte tenu du nombre et de la date des livraisons projetées dans l'analyse de rentabilité d'Airbus pertinente. Quasiment la même méthode a été appliquée aux mesures contenant des dispositions en matière de redevances[2525], la seule différence étant la prise en compte de la valeur des versements anticipés de redevances eu égard au nombre, à la date et (pour certains contrats) aux prix prévus des livraisons[2526] projetées par Airbus dans son analyse de rentabilité. Par exemple, les Communautés européennes expliquent que le contrat britannique concernant l'A330/A340 exige le remboursement intégral des contributions au titre de l'AL/FEM **[***]**.[2527] Cependant, selon les Communautés européennes, l'analyse de rentabilité d'Airbus pour cet aéronef prévoit un nombre de livraisons inférieur sur toute la durée de vie de l'aéronef.[2528] De ce fait, les Communautés européennes ont calculé le TRI pour le contrat britannique concernant l'A330/A340 sur la base des remboursements totaux (y compris les redevances) anticipés en fonction du nombre et de la date des livraisons d'aéronefs projetées dans l'analyse de rentabilité d'Airbus.[2529] Sur cette base, elles ont déterminé les TRI suivants[2530]:

Tableau 3 – Taux de rentabilité implicites de l'AL/FEM *avant* imposition proposés par les CE

Modèle d'aéronef	Taux de rentabilité allégués de l'AL/FEM *avant imposition* (CE)			
	France	Allemagne	Espagne	Royaume-Uni
A320	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330/A340	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330-200	**[***]**	-	-	-
A340-500/600	**[***]**	-	**[***]**	-
A380	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

[2524] Les contrats d'AL/FEM qui ne contiennent *pas* de disposition relative aux redevances sont **[***]**.

[2525] Les contrats d'AL/FEM qui exigent le versement de redevances sont **[***]**. Bien que des versements de redevances soient prévus dans **[***]**, le TRI calculé par les Communautés européennes pour ces contrats ne les prenait pas en compte parce qu'ils étaient exigibles **[***]**.

[2526] Aux termes des contrats français concernant l'A330/A340, l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380, la valeur **[***]** est calculée sur la base de **[***]**. Les Communautés européennes expliquent qu'elles ont utilisé **[***]**. CE, réponse à la question n° 247 du Groupe spécial.

[2527] Contrat britannique concernant l'A330/A340, articles 2.4.1 à 2.4.5.

[2528] Les Communautés européennes ont désigné le nombre précis comme RCES. *Voir* les pièces EC-775 (RCES) et EC-944 (RCES).

[2529] CE, réponse à la question n° 69 du Groupe spécial.

[2530] Rapport de l'ITR LLC, pages 4 et 5, pièce EC-13 (RCC); et tableau présenté dans la pièce EC-597 (RCES). Nous rappelons que les Communautés européennes n'ont pas effectué de tels calculs pour les mesures d'AL/FEM concernant l'A300 et l'A310.

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

7.407 Même s'ils contestent l'avis des Communautés européennes selon lequel les taux de rentabilité attendus par les États membres pour chacune des mesures d'AL/FEM contestées doivent être déterminés compte tenu du TRI de chaque contrat d'AL/FEM[2531], nous ne considérons pas que les États-Unis contestent la VAN générale de la méthode relative aux flux de liquidités utilisée par les Communautés européennes pour déterminer ces TRI. En effet, il apparaît que dans les cas où ils ont eu accès aux renseignements sur les versements et remboursements de l'AL/FEM, les États-Unis se sont fondés sur une méthode similaire pour calculer les valeurs des taux d'intérêt qui, selon eux, ont effectivement été appliqués par les États membres des CE pour l'AL/FEM.[2532] Par ailleurs, nous notons que les États-Unis ont eux-mêmes établi les mêmes taux de rentabilité que les Communautés européennes pour les contrats espagnols concernant l'A320, l'A330/A340 et l'A380. Néanmoins, ils contestent au moins deux aspects particuliers des calculs des Communautés européennes. Le premier est le fait que les Communautés européennes se fondent sur les livraisons d'aéronefs projetées, plutôt que sur les livraisons effectives, afin d'établir le montant et la date des remboursements de l'AL/FEM; et le deuxième aspect est la prise en compte par les Communautés européennes des versements de redevances.[2533]

7.408 Dans la mesure où les TRI déterminés par les Communautés européennes sont fondés sur le nombre, la date et (pour certains contrats) les prix prévus des livraisons projetées dans l'analyse de rentabilité d'Airbus pertinente, ils dépendent entièrement de la crédibilité du plan d'action d'Airbus et ils comportent donc nécessairement un élément hypothétique. Ainsi, comme les États-Unis le font observer[2534], les TRI calculés par les Communautés européennes ne résultent pas d'une obligation juridique absolue qu'aurait Airbus d'effectuer les remboursements sur une période déterminée à un taux d'intérêt donné. Ils sont plutôt fondés sur une obligation de remboursement qui est subordonnée à la réalisation du plan d'action d'Airbus.

7.409 S'agissant de la prise en compte des versements de redevances par les Communautés européennes[2535], les États-Unis font valoir que les redevances prévues dans les contrats d'AL/FEM

[2531] États-Unis, DCE, paragraphes 120 à 130; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 249 du Groupe spécial.

[2532] Dans le rapport Ellis, il est expliqué que le taux d'intérêt indiqué pour le contrat britannique concernant l'A320 a été calculé sur la base des "versements et remboursements jusqu'à la fin de 1999"; pour le contrat britannique concernant l'A330/340, sur la base des "données disponibles sur les versements, remboursements et livraisons"; et pour le contrat britannique concernant l'A380, sur la base du "calendrier des livraisons estimatif initial qui a été divulgué dans le cadre des accords d'aide au lancement et des taux d'intérêt définis" dans le contrat. Rapport Ellis, page 26, pièce US-80 (RCC).

[2533] Les États-Unis affirment aussi que les Communautés européennes n'ont pas correctement étayé leurs calculs pour les raisons suivantes: i) elles n'ont pas divulgué les calculs sur lesquels reposaient leurs taux de rechange, ni les données correspondantes; ii) elles ont caviardé les calendriers de livraison utilisés dans leurs calculs; et iii) elles ont refusé de fournir les analyses de rentabilité correspondantes. Selon les États-Unis, ces renseignements auraient été essentiels pour leur permettre, ainsi qu'au Groupe spécial, de procéder à un examen critique de leurs calculs. États-Unis, PDONC, paragraphes 56 et 57; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 249 du Groupe spécial. Nous rappelons que les Communautés européennes ont présenté des copies de ce qu'elles estimaient être la totalité des contrats et analyses de rentabilité pertinents en tant que pièces jointes à leur PCE et dans leurs réponses aux questions n° 78, 246, 248, 249, 252 et 262 du Groupe spécial. Bien que nous considérions que les renseignements présentés par les Communautés européennes à l'appui de leurs calculs des TRI auraient dû être communiqués dans leur totalité en même temps que leur première communicaiton écrite, lorsqu'elles ont dévoilé pour la première fois leur analyse concernant les taux de rentabilité de l'AL/FEM; et bien que les renseignements présentés par les Communautés européennes tout au long de la présente procédure n'aient pas été aussi complets que nous l'aurions souhaité, ils étaient globalement suffisants pour nous permettre de vérifier et d'évaluer leurs affirmations relatives aux TRI appropriés. Voir les paragraphes 7.408 à 7.424.

[2534] États-Unis, réponse à la question n° 42 du Groupe spécial.

[2535] Selon la description que nous en avons faite au paragraphe 7.374.

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

sont **[***]** – entre **[***]** – et ne sont exigibles qu'une fois qu'un grand nombre de livraisons a été effectué. À cause de ce qu'ils décrivent comme "la très grande incertitude liée à des redevances exigibles à un moment aussi éloigné dans le futur et entièrement subordonnées au fait qu'Airbus parvienne à vendre un nombre d'avions supérieur aux seuils fondés sur les redevances spécifiés"[2536], les États-Unis soutiennent que les attentes relatives aux versements de redevances ne doivent avoir joué, tout au plus, qu'un rôle marginal dans les décisions de financement des pouvoirs publics prêteurs.[2537] Les États-Unis ne font donc pas valoir que les attentes relatives aux versements de redevances sont dénuées de pertinence, mais simplement qu'elles ne doivent jouer qu'un rôle marginal pour déterminer le taux de rentabilité que les pouvoirs publics des États membres des CE anticipaient au moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM. En outre, pour les États-Unis, il serait improbable qu'un investisseur commercial tienne compte des chances d'obtenir d'éventuels rendements sous forme de redevances de ce type; il chercherait plutôt à récupérer son investissement et à obtenir un rendement commercial sur un laps de temps beaucoup plus court.[2538]

7.410 Les versements de redevances ont été pris en compte dans le calcul des TRI effectué par les Communautés européennes pour les contrats **[***]**, les contrats **[***]**, et le contrat **[***]**. 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 sous forme d'AL/FEM. Cependant, la mesure exacte dans laquelle les pouvoirs publics des États membres des CE s'attendaient à ce que leur rendement s'améliore dépend du nombre et de la date des livraisons d'aéronefs dont ils escomptaient qu'elles donneraient lieu aux versements de redevances spécifiés.

7.411 Les Communautés européennes font valoir que la réponse à cette question réside dans les prévisions de livraisons d'aéronefs qui, selon l'analyse de rentabilité d'Airbus, seraient réalisées sur la durée de vie du projet de LCA considéré.[2539] Selon elles, cela tient à ce que les prévisions de livraisons indiquées dans l'analyse de rentabilité d'Airbus étaient à la base des attentes des parties en matière de remboursement pour chacune des mesures d'AL/FEM pertinentes, affirmation dont les Communautés européennes estiment qu'elle peut être étayée par une comparaison du TRI calculé pour les contrats britanniques concernant l'A320 et l'A330/A340 sur la base des prévisions de livraisons d'Airbus (d'après ce que nous croyons comprendre, compte non tenu des versements de redevances) avec le taux de rentabilité effectivement spécifié dans ces contrats. Les Communautés européennes expliquent que les contrats britanniques concernant l'A320 et l'A330/A340 prévoient explicitement tous les deux un taux de rentabilité pour les pouvoirs publics britanniques, après remboursement intégral de leurs contributions au titre de l'AL/FEM, de **[***]**. Elles font valoir que lorsqu'on considère les prélèvements par aéronef spécifiés dans ces contrats à la lumière des prévisions de livraisons figurant dans les analyses de rentabilité pertinentes d'Airbus, les TRI qui en résultent sont quasiment identiques.[2540]

[2536] États-Unis, DCE, paragraphe 122. Voir aussi États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 249 du Groupe spécial ("**[***]** ne joue qu'un rôle très limité dans le rendement global que les pouvoirs publics auraient pu attendre").

[2537] États-Unis, DCE, paragraphes 121 à 123; États-Unis, réponse à la question n° 142 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 249 du Groupe spécial.

[2538] États-Unis, réponse à la question n° 142 du Groupe spécial.

[2539] CE, PCE, paragraphes 537 à 541; CE, réponse aux questions n° 68 et 69 du Groupe spécial.

[2540] CE, PCE, paragraphe 549; CE, réponse à la question n° 69 du Groupe spécial, où elles affirment que les TRI seraient de **[***]** et **[***]**, respectivement.

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

7.412 Selon nous, même si l'affirmation factuelle des Communautés européennes était correcte[2541], la mesure dans laquelle les conditions de remboursement des contrats d'AL/FEM ont été établies par référence aux prévisions de livraisons figurant dans les analyses de rentabilité d'Airbus n'est pas le seul facteur à prendre en compte pour déterminer si les versements de redevances devraient être inclus dans le taux de rentabilité effectif anticipé par les pouvoirs publics des États membres des CE. Un autre facteur important à prendre en considération est la crédibilité de l'analyse de rentabilité d'Airbus. Du fait que les remboursements de l'AL/FEM sont progressifs, fondés sur des prélèvements et subordonnés au succès, Airbus est, d'un point de vue économique, incitée à allonger le plus possible la durée de vie de chaque projet d'aéronef. Plus le nombre de ventes sur la base desquelles les remboursements du principal et les redevances doivent être versés est grand, moins il est probable qu'Airbus devra effectuer ces versements si les estimations du plan d'action s'avèrent optimistes. Ainsi, bien qu'ils soient manifestement exigés par les dispositions des accords d'AL/FEM, les versements de redevances risquent de ne jamais être effectués s'ils sont liés à un nombre de ventes d'aéronefs qui, bien qu'indiqué dans le plan d'action à la base des attentes des parties lors de la conclusion des contrats d'AL/FEM, ne pourra jamais être atteint dans la réalité.[2542]

7.413 Les Communautés européennes font valoir que l'analyse de rentabilité d'Airbus est le produit d'"une analyse interne exhaustive des perspectives techniques et commerciales du programme" et qu'elle "s'appuie sur une multitude d'hypothèses et de méthodes prudentes".[2543] En outre, comme Airbus a dû trouver ses propres sources de financement pour la majeure partie (67 pour cent) des coûts de développement des LCA depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de 1992, les Communautés européennes estiment que les prévisions de livraisons indiquées dans son analyse de rentabilité étaient, par définition, "réalistes et lucides".[2544] À tel point qu'elles ont été "souvent atteintes et même dépassées".[2545] Cela dit, les Communautés européennes ne laissent pas entendre que les prévisions de livraisons indiquées dans l'analyse de rentabilité d'Airbus sont infaillibles. En fait, elles reconnaissent que les prévisions sont, de par leur nature même, "des appréciations éclairées de la façon dont des

[2541] Nous notons que, mis à part la question de savoir si les États membres des CE se sont effectivement fondés sur les analyses de rentabilité d'Airbus pour définir leurs propres attentes en matière de remboursement, il ne nous apparaît pas clairement que le calendrier des livraisons prévues utilisé par les Communautés européennes dans leurs calculs, pièce EC-597 (RCES), correspondait aux renseignements sur les livraisons projetées figurant dans les analyses de rentabilité d'Airbus présentées pour l'A330-200 et l'A330/A340. L'analyse de rentabilité de l'A330/A340 indiquait le même nombre de livraisons totales prévues sur le même nombre d'années que la pièce EC-597 (RCES), mais il y avait des différences en ce qui concernait le nombre de livraisons escomptées au cours de chaque année. L'analyse de rentabilité de l'A330-200 indiquait un nombre légèrement inférieur de livraisons totales prévues et n'indiquait pas les prévisions de livraisons pour chaque année. Comparer la pièce EC-597 (RCES) avec les pièces EC-775 (RCES), EC-776 (RCES), EC-944 (RCES) et EC-956 (RCES). Cela dit, aux fins de la présente analyse, nous avons supposé que les calendriers des livraisons prévues utilisés par les Communautés européennes étaient à peu près exacts et donc raisonnablement fiables.

[2542] En outre, pour certains contrats, le versement de redevances est limité dans le temps, ce qui signifie qu'un simple retard dans la réalisation des objectifs de vente indiqués dans le plan d'action pourrait faire qu'Airbus n'aurait pas à verser de redevances. Par exemple, l'obligation pour Airbus de verser des redevances au titre des contrats français et allemand concernant l'A380 est limité dans le temps à **[***]**. Contrat allemand concernant l'A380, section 10.1, pièce US-72 (RCC); contrat français concernant l'A380, article 7.3, pièce US-75 (RCC).

[2543] CE, PCE, paragraphe 466.

[2544] CE, PCE, paragraphes 465 et 467.

[2545] CE, PCE, paragraphe 467. Par exemple, au 31 décembre 2006, Airbus avait vendu environ 3 000 aéronefs A320, chiffre bien supérieur aux projections initiales de l'analyse de rentabilité. CE, PCE, paragraphe 331.

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

événements qui n'ont pas encore eu lieu se produiront plus tard" et qu'elles ne sont donc pas toujours fiables.[2546]

7.414 Selon nous, plus on s'attend à ce que les événements visés par les prévisions se produisent loin dans le temps, plus il est probable qu'un ou plusieurs événements survenant dans l'intervalle fassent obstacle à leur réalisation. Dans le contexte spécifique de la branche de production des LCA où, comme les Communautés européennes le notent, l'environnement commercial est déterminé par des facteurs "qui sont par définition imprévisibles"[2547], on ne peut faire abstraction de l'élément d'incertitude lié aux prévisions de livraisons d'aéronefs qui parfois projetaient la réalisation d'événements sur plusieurs décennies.[2548] À cet égard, nous notons que, 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 raisonnablement avoir les pouvoirs publics des États membres des CE au moment de la conclusion des contrats.

7.415 En fonction de cette interprétation, et nonobstant certaines lacunes dans les éléments de preuve que les Communautés européennes ont présentés à l'appui de leurs points de vue[2549], nous pensons qu'aux fins de la présente analyse tous les TRI, à l'exception de deux, établis par les Communautés européennes peuvent servir d'indicateurs raisonnables des taux de rentabilité *maximaux* que les pouvoirs publics des États membres des CE pouvaient raisonnablement avoir anticipés lorsqu'ils ont conclu les accords d'AL/FEM. Les deux TRI calculés par les Communautés européennes que nous ne pouvons pas accepter sont ceux qu'elles ont établis pour le contrat espagnol concernant l'A340-500/600 et le contrat français concernant l'A330/A340. Avant d'expliquer pourquoi nous rejetons ces TRI, nous examinons tout d'abord une critique additionnelle formulée par les États-Unis concernant le calcul par les Communautés européennes du TRI du contrat français concernant l'A340-500/600.

7.416 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes ont expliqué qu'en échange du financement sous forme d'AL/FEM accordé par les pouvoirs publics français pour l'A340-500/600, Airbus était tenue de verser "un prélèvement pour le FEM (y compris les intérêts) investi dans la variante **[***]**".[2550] Le calcul du TRI effectué par les Communautés européennes pour cette mesure d'AL/FEM faisait apparaître **[***]** dans la colonne relative aux sorties de liquidités de leur calcul, **[***]**.[2551] En d'autres termes, les Communautés européennes ont pris **[***]** en compte au moment d'établir le TRI du contrat français d'AL/FEM concernant l'A340-500/600 – **[***]**. Les États-Unis font valoir que l'inclusion par les Communautés européennes du flux de remboursements

[2546] CE, PCE, paragraphe 467.
[2547] CE, PCE, paragraphe 30.
[2548] Par exemple, les prévisions de livraisons utilisées dans l'analyse de rentabilité de l'A380 projetaient la réalisation d'événements sur plusieurs dizaines d'années. Pièce EC-362 (RCES).
[2549] Voir plus haut les notes de bas de page 2533 et 2541.
[2550] CE, PCE, paragraphe 336.
[2551] Pièce EC-13 (RCC).

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

[***] dans leur calcul du TRI pour l'A340-500/600, au lieu du TRI pour l'A330/A340, est erronée.[2552] Nous ne sommes pas d'accord.

7.417 Le fait que les recettes de la vente des dérivés de l'A330/A340 **[***]** l'AL/FEM française pour cet aéronef est prévu à l'article 6.2 du contrat français concernant l'A330/A340. Cette disposition prescrit que pour chaque **[***]**, Airbus effectue un remboursement équivalent à **[***]**.[2553] L'article 6.4 du contrat français concernant l'A340-500/600 rappelle cette obligation[2554] et indique **[***]**.[2555] Par conséquent, si on lit conjointement les dispositions des contrats français d'AL/FEM concernant l'A340-500/600 et l'A330/A340, on peut inférer que **[***]** étaient prévus par le contrat français concernant l'A340-500/600 – **[***]**. Même si le flux de remboursements **[***]** était formellement censé **[***]**, on ne savait pas précisément de combien ce remboursement serait, s'il y en avait un, au moment où le contrat français d'AL/FEM concernant l'A330/A340 a été conclu. Comme cela a déjà été indiqué, l'article 6.2 du contrat français concernant l'A330/A340 énonce **[***]**. Ce contrat n'indique donc pas précisément de combien **[***]** serait, rendant ainsi ce remboursement complètement hypothétique au moment où le contrat a été conclu. Il s'ensuit que les pouvoirs publics français ne pouvaient pas avoir d'attente précise quant à la mesure dans laquelle un aéronef dérivé contribuerait au rendement qu'ils percevaient pour le contrat concernant l'A3330/A340 lorsqu'il a été conclu. De fait, aucun examen du montant d'une contribution attendue des ventes du dérivé A340-500/600 au remboursement du contrat concernant l'A330/A340 ne figure dans l'analyse des liquidités pour l'A330/A340.[2556]

7.418 Selon nous, il serait incorrect d'inclure les montants de remboursement prévus seulement en 1998 (lorsque le contrat français concernant l'A340-500/600 a été conclu) dans le calcul du TRI attendu par les pouvoirs publics français pour le contrat concernant l'A330/A340 *au moment où il a été conclu en 1993*. Nous ne sommes donc pas convaincus par l'argument des États-Unis selon lequel le flux de remboursements **[***]** prévu dans le contrat concernant l'A340-500/600 devrait entrer dans le calcul des rendements relatifs au contrat français concernant l'A330/A340. Bien que nous puissions admettre le bien-fondé de cette position pour la détermination du TRI relatif au contrat français concernant l'A330/A340 au moment de la conclusion du contrat d'AL/FEM concernant l'A340-500/600, nous estimons qu'elle ne se justifierait pas pour l'établissement du TRI attendu par les pouvoirs publics français au moment de la conclusion du contrat d'AL/FEM concernant l'A330/A340.

7.419 Le **[***]** prescrit par l'article 6.4 du contrat français concernant l'A340-500/600 n'était pas formellement affecté au remboursement du principal prêté en vertu de ce contrat. Toutefois, les fonds constituaient clairement pour les pouvoirs publics français un rendement spécifiquement prévu dans le contrat de financement concernant l'A340-500/600. En d'autres termes, il a été convenu au moment où le contrat de prêt a été conclu que les pouvoirs publics français recevraient **[***]**. Selon nous, on pourrait faire valoir qu'en pratique, un prêteur obéissant aux lois du marché dans une situation analogue à celle des pouvoirs publics français aurait inclus **[***]** dans son calcul du *rendement global* qu'il attendait de sa participation au projet de l'A340-500/600 au moment de la conclusion du contrat de prêt. Toutefois, on pourrait également faire valoir que, vu que le **[***]** n'était pas exactement censé servir à rembourser le financement accordé pour le projet de l'A340-500/600, un prêteur obéissant aux lois du marché ne l'aurait pas pris en compte pour calculer le rendement qu'il s'attendait à obtenir pour *ce prêt spécifique* au moment de la conclusion du contrat.

[2552] États-Unis, réponse à la question n° 42 du Groupe spécial.
[2553] Article 6.2 **[***]**. L'A340-500/600 n'est pas mentionné dans les annexes 1 et 1*bis* de ce contrat. Pièce EC-96 (RCC).
[2554] Article 6.4 **[***]**. Pièce EC-91 (RCC).
[2555] Article 6.4 **[***]**. Pièce EC-91 (RCC).
[2556] Pièce EC-944 (RCES).

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

7.420 En l'occurrence, il n'est pas nécessaire que nous parvenions à une conclusion définitive sur le point de savoir lequel de ces deux arguments devrait l'emporter parce que, dans l'un et l'autre cas, nos constatations sur le point de savoir si la mesure française d'AL/FEM pour l'A340-500/600 équivaut à une subvention ne changeraient pas. En outre, si les États-Unis avaient formulé la même critique au sujet du calcul par les Communautés européennes du TRI pour le contrat français concernant l'A330-200 (dont nous observons qu'il était aussi fondé sur des sorties de liquidités provenant de **[***]**[2557]), nous serions parvenus à la même conclusion pour les mêmes raisons. Par conséquent, bien que nous ne rejetions pas les TRI calculés par les Communautés européennes pour les contrats français d'AL/FEM concernant l'A330-200 et l'A340-500/600, nous ne les prendrons pas en compte pour l'évaluation qui suit eu égard aux avis que nous avons émis au sujet de leur caractère approprié dans les paragraphes qui précèdent.

7.421 Nous indiquons ci-après les raisons pour lesquelles nous rejetons les TRI calculés par les Communautés européennes pour le contrat français d'AL/FEM concernant l'A330/A340 et le contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A340-500/600.

7.422 Pour déterminer le TRI dans le cas du contrat français concernant l'A330/A340, les Communautés européennes ont utilisé le calendrier de remboursement figurant dans le contrat de 1988 qui a été présenté en tant que pièce EC-948 (RCC). Cependant, les articles 1er et 6 de ce contrat indiquent que les conditions de remboursement étaient provisoires.[2558] Les dispositions finales en matière de remboursement du contrat français d'AL/FEM concernant l'A330/A340 ont été établies dans un Protocole d'Accord conclu en 1993, que les Communautés européennes ont présenté en tant que pièce EC-96 (RCC). Le calendrier de remboursement qui a finalement été convenu comportait un prélèvement initial qui était de 50 pour cent environ inférieur à celui utilisé par les Communautés européennes dans leurs calculs. Pour cette raison, nous ne pouvons pas accepter le TRI avancé par les Communautés européennes et nous nous appuyons à la place sur le taux d'intérêt proposé par les États-Unis, qui représente le taux de rentabilité spécifié dans une note de 1997 établie par la Direction française des programmes aéronautiques civils, compte non tenu d'éventuels versements de redevances.[2559] Nous notons que ce taux d'intérêt est légèrement supérieur au TRI calculé par les Communautés européennes dans la pièce EC-597 (RCES).

7.423 Enfin, s'agissant du contrat espagnol concernant l'A340-500/600, les Communautés européennes expliquent qu'elles ont calculé un TRI de **[***]** pour ce contrat à l'aide de la méthode qui, selon leurs affirmations, a été appliquée dans le contrat. En particulier, elles ont établi le **[***]** pertinent et y ont ajouté **[***]**.[2560] Ainsi, contrairement à ce que les Communautés européennes avaient auparavant déclaré[2561], le TRI du contrat espagnol concernant l'A340-500/600 sur lequel elles se fondent n'a pas été déterminé au moyen de l'établissement du TRI qui ramenait à zéro la VAN des entrées et sorties de fonds anticipées au titre de l'AL/FEM, mais a plutôt été calculé sur la base d'une formule relative au taux d'intérêt qui, selon les affirmations des Communautés européennes, a été appliquée dans le contrat. La formule relative au taux d'intérêt pertinente est la suivante:

[***][2562]

[2557] CE, PCE, paragraphe 335; pièce EC-13 (RCC).

[2558] Pièce EC-948 (RCC), article premier ("Les conditions relatives à ce financement présentent un caractère provisoire.") et article 6 ("Le remboursement sera obtenu par **[***]**).

[2559] Pièce EC-HSBI-0001143, page 25, présentée pendant le processus prévu à l'Annexe V; citée par les États-Unis dans le rapport Ellis, pièce US-80 (RCES).

[2560] CE, réponses aux questions n° 249 et 251 du Groupe spécial.

[2561] CE, réponse à la question n° 69 du Groupe spécial.

[2562] Contrat espagnol concernant l'A340-500/600, cinquième clause, pièce EC-87 (RCC).

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

7.424 Nous croyons comprendre que, si l'on fait une moyenne sur le montant intégral du prêt, cette formule aboutit à un taux d'intérêt général qui est équivalent à **[***]**. Les États-Unis semblent soutenir que l'application de cette formule donne un taux d'intérêt de **[***]**.[2563] Par ailleurs, se fondant sur des estimations du coût d'emprunt pour les pouvoirs publics espagnols au moment du *lancement* de l'A340-500/600 qui figurent dans le rapport Ellis, les Communautés européennes parviennent à un TRI de **[***]**.[2564] Selon nous, les propositions des deux parties sont inappropriées. Nous notons que le contrat espagnol concernant l'A340-500/600 a été conclu le 28 décembre 1998, de sorte que le coût d'emprunt pertinent pour les pouvoirs publics devrait être celui qui existait en 1998, et non en 1997 lorsque l'A340-500/600 a été lancé.[2565] Selon les estimations du rapport Ellis, ce coût aurait été de 4,83 pour cent.[2566] Si l'on ajoute une prime de **[***]** à ce chiffre, on obtient un taux d'intérêt de seulement **[***]**, inférieur de plus de 150 points de base au taux d'intérêt avancé par les Communautés européennes; et supérieur d'environ 30 points de base au taux avancé par les États-Unis. Par conséquent, selon notre propre évaluation des faits, nous ne pouvons pas accepter le TRI présenté par les Communautés européennes ni le taux d'intérêt avancé par les États-Unis. Selon nous, le taux d'intérêt approprié à utiliser pour le contrat espagnol concernant l'A340-500/600 est de **[***]**.

Taux de rentabilité implicites *après* imposition

7.425 Les Communautés européennes font valoir qu'il faut prendre en compte les effets de l'imposition tant sur les contributions que sur les remboursements concernant l'AL/FEM pour obtenir le "taux de rentabilité implicite" associé à toutes les AL/FEM accordées avant le développement de l'A380. Elles expliquent qu'avant le lancement de l'A380, les pouvoirs publics des États membres des CE considéraient l'AL/FEM comme un revenu imposable. Selon les Communautés européennes, cela voulait dire que les pouvoirs publics des États membres des CE percevaient non seulement des remboursements d'intérêts sur le principal de leurs contributions au titre de l'AL/FEM, mais également un rendement additionnel par le biais de l'imposition. À l'inverse, les Communautés européennes font valoir que cela augmentait le coût de l'AL/FEM pour Airbus et réduisait "considérablement" le montant des fonds disponibles à consacrer au développement des aéronefs. Par conséquent, pour obtenir le "taux de rentabilité implicite" pour les contrats d'AL/FEM antérieurs à l'A380, les Communautés européennes font valoir qu'il faut prendre en compte la diminution des sommes reçues au titre de l'AL/FEM par Airbus et l'augmentation des rendements pour les pouvoirs publics.[2567] En conséquence, les Communautés européennes ont déterminé les "taux de rentabilité implicites" suivants, corrigés des effets de l'imposition:

[2563] Rapport Ellis, tableau 5, pièce US-80 (RCC).
[2564] CE, réponse à la question n° 249 du Groupe spécial.
[2565] Nous notons que le premier versement de fonds dans le cadre du contrat espagnol concernant l'A340-500/600 a été effectué en 1998. Troisième clause, contrat espagnol concernant l'A340-500/600. En l'absence d'un libellé clair dans le contrat qui étaye la position des Communautés européennes, il est difficile d'admettre que les pouvoirs publics espagnols sont convenus le 28 décembre 1998 d'admettre une AL/FEM pour l'A340-500/600 à un taux d'intérêt calculé sur la base de leur coût d'emprunt de l'année précédente. Les Communautés européennes n'ont fourni aucune justification particulière pour leur approche.
[2566] Rapport Ellis, pièce 3, pièce US-80 (RCC). Par ailleurs, il a été estimé dans le rapport Ellis que le coût d'emprunt des pouvoirs publics espagnols pour 1997 qui a été utilisé par les Communautés européennes était de 6,40 pour cent.
[2567] CE, PCE, paragraphes 542 à 545; CE, réponse aux questions n° 69 et 71 du Groupe spécial; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 141 du Groupe spécial.

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

Tableau 4 – Taux de rentabilité implicites de l'AL/FEM *après* imposition proposés par les CE

Modèle d'aéronef				
A320	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330/A340	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330-200	**[***]**	-	-	-
A340-500/600	**[***]**	-	**[***]**	-
A380	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

7.426 Les États-Unis font valoir que la proposition des Communautés européennes concernant les effets de l'imposition est sérieusement viciée pour des raisons tant factuelles que juridiques.[2568] D'un point de vue factuel, ils font valoir que les Communautés européennes n'ont présenté à l'appui de leur affirmation aucun élément de preuve réel, qualifiant leur réponse à la demande spécifique du Groupe spécial concernant des éléments de preuve des effets allégués de l'imposition de "non-réponse". D'un point de vue juridique, ils soutiennent que les effets de l'imposition n'ont aucun rapport avec la question de savoir si une contribution financière confère un avantage, parce que le critère qui doit être appliqué est celui du marché. À cet égard, les États-Unis expliquent que les prêteurs obéissant aux lois du marché fixent les taux d'intérêt sans tenir compte des impôts que les bénéficiaires risquent ultérieurement de payer à leurs pouvoirs publics. De plus, les États-Unis soutiennent que les pouvoirs publics des États membres des CE ne pouvaient pas connaître les effets précis de l'imposition sur l'AL/FEM parce que les facteurs affectant les niveaux d'imposition futurs, tels que l'amortissement et le report des pertes des années précédentes, ne pouvaient pas être connus au moment où les contrats d'AL/FEM ont été conclus. Par conséquent, selon les États-Unis, il serait inapproprié d'ajuster à la hausse les taux de rentabilité effectifs de l'AL/FEM pour tenir compte des effets de l'imposition. Les États-Unis estiment que cette conclusion est également étayée par la propre pratique des Communautés européennes qui consiste à ne pas prendre en compte les effets de l'imposition lors des enquêtes en matière de droits compensateurs. À cette fin, les États-Unis citent le passage suivant des conclusions de la Commission de l'UE dans une affaire de 2004 en matière de droits compensateurs où il est expliqué pourquoi il ne faudrait pas tenir compte des effets de l'imposition:

> "Selon les informations disponibles, il ne peut en effet pas être exclu que ces dons contribuent ultérieurement à augmenter le montant total de l'impôt dont les sociétés sont redevables. Toutefois, il s'agit d'un élément qui intervient dans le futur et qui dépend de nombreux facteurs, dont la plupart sont influencés par les décisions commerciales prises par les sociétés elles-mêmes. Ces facteurs n'ont pas seulement trait aux questions de prix et de ventes, mais également à d'autres aspects qui déterminent le montant total de l'impôt exigible, notamment les décisions en matière de taux d'amortissement, de report de pertes, etc. Toutes ces décisions influencent la tranche d'imposition qui sera finalement appliquée à une société pour un exercice fiscal déterminé. Il n'est donc pas possible de déterminer avec exactitude dans quelle

[2568] États-Unis, DCE, paragraphes 124 à 131; États-Unis, réponse à la question n° 141 du Groupe spécial.

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

mesure les avantages obtenus grâce aux ventes effectuées dans le cadre du DEPB ont contribué au taux d'imposition applicable."[2569]

7.427 L'argument des Communautés européennes implique que les pouvoirs publics des États membres des CE (et Airbus) savaient au moment où ils ont conclu les contrats d'AL/FEM qu'une partie du principal versé leur serait restituée par le biais de l'imposition, entraînant ainsi effectivement une réduction du montant des fonds accordés à Airbus. Cependant, il n'y a guère ou pas d'éléments de preuve qui démontrent que cela a été le cas. Premièrement, les Communautés européennes n'ont mentionné aucune clause des contrats d'AL/FEM pertinents qui indiquait que les pouvoirs publics des États membres des CE et Airbus avaient prévu l'effet de l'imposition sur le coût des arrangements d'AL/FEM. De plus, si Airbus pensait que l'imposition était réellement une préoccupation, on s'attendrait à ce qu'elle l'ait souligné dans le seul document où il était question de la viabilité commerciale des aéronefs – son analyse de rentabilité. Or les Communautés européennes n'ont pas indiqué qu'une telle préoccupation avait été exprimée dans les analyses de rentabilité d'Airbus qu'elles ont présentées.

7.428 Deuxièmement, en réponse à la demande du Groupe spécial visant à ce qu'elles fournissent des éléments de preuve concernant les obligations et paiements fiscaux allégués d'Airbus[2570], les Communautés européennes ont fourni les taux d'imposition qui, d'après leurs allégations, étaient appliqués dans les États membres des CE à l'époque des contrats pertinents, ainsi qu'une déclaration d'un dirigeant d'Airbus chargé des questions fiscales qui confirmait qu'Airbus avait payé tous les impôts sur le revenu "qui étaient exigibles" pendant les périodes d'imposition pertinentes.[2571] Selon nous, ces éléments sont insuffisants pour démontrer qu'Airbus a payé tous les impôts sur les *montants de l'AL/FEM* qui, selon les Communautés européennes, étaient imposables. Autrement dit, les Communautés européennes n'ont pas étayé leur affirmation selon laquelle les taux d'imposition pertinents étaient appliqués directement aux *montants de l'AL/FEM en cause* et selon laquelle Airbus a payé les impôts correspondants. En tout état de cause, même si l'on admettait qu'Airbus a payé les impôts sur le revenu, nous croyons comprendre que ces impôts étaient de nature générale et n'étaient pas spécifiquement rattachés à l'AL/FEM. Nous partageons donc l'avis des États-Unis[2572] selon lequel on ne peut pas déterminer dans quelle mesure les montants d'AL/FEM reçus ont influé sur la charge fiscale d'Airbus en appliquant simplement les taux d'imposition des sociétés en vigueur au moment de l'octroi des contributions pertinentes au titre de l'AL/FEM. Bien qu'il soit fort possible qu'une partie des fonds reçus par le biais des mesures d'AL/FEM soit restituée aux pouvoirs publics des États membres des CE par l'effet de l'imposition générale des sociétés, il semblerait qu'il soit plus compliqué de déterminer ce montant que ne le suppose la méthode utilisée par les Communautés européennes pour obtenir les "taux de rentabilité implicites" ajustés compte tenu des impôts.

7.429 Enfin, même si nous devions interpréter différemment l'argument des Communautés européennes concernant les effets de l'imposition, c'est-à-dire comme étant l'argument selon lequel il faut prendre en compte l'imposition des revenus générés par l'activité économique facilitée par l'AL/FEM, nous le rejetterions également. Selon nous, il n'y a rien dans l'Accord SMC qui étaye le point de vue selon lequel le montant d'une contribution financière peut être réduit compte tenu des impôts payés aux pouvoirs publics sur les revenus générés par l'activité économique qui est facilitée par cette contribution financière.

[2569] *Règlement (CE) n° 74/2004 du Conseil du 13 janvier 2004 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de linge de lit en coton originaire de l'Inde*, 50ème considérant (soulignement ajouté par les États-Unis), pièce US-538, auquel il est fait référence dans États-Unis, DCE, paragraphe 129.

[2570] Question n° 71 du Groupe spécial.

[2571] *Voir aussi* CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 142 du Groupe spécial, et pièce EC-658 (RCC).

[2572] États-Unis, DCE, paragraphe 129.

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

7.430 Nous ne sommes donc pas convaincus par l'argument selon lequel les effets de l'imposition décrits par les Communautés européennes devraient être pris en compte pour fixer le "taux de rentabilité implicite" des contrats d'AL/FEM pertinents qui sont antérieurs à l'A380. En conséquence, nous rejetons les "taux de rentabilité implicites" ajustés compte tenu des impôts que les Communautés européennes ont calculés, et nous constatons qu'il n'est pas possible de se fonder sur ces taux pour déterminer les taux de rentabilité effectifs associés aux mesures d'AL/FEM contestées.

7.431 Compte tenu de ce qui précède, les taux d'intérêt relatifs à l'AL/FEM que nous prendrons en considération dans la suite de notre analyse de l'avantage, et qui, selon nous, peuvent servir d'indicateurs raisonnables des taux de rentabilité *maximaux* que les pouvoirs publics des États membres des CE pouvaient raisonnablement avoir anticipé lorsqu'ils ont conclu les accords d'AL/FEM, sont les suivants:

Tableau 5 – Taux de rentabilité de l'AL/FEM[2573]

Modèle d'aéronef	France	Allemagne	Espagne	Royaume-Uni
A300[2574]	**0%**	**0%**	**0%**	**-**
A310[2575]	**0%**	**0%**	**0%**	**-**
A320	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330/A340	**[[RCES]]**[2575]	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330-200	**[***]**	**-**	**-**	**-**
A340-500/600	**[***]**	**-**	**[***]**[2576]	**-**
A380	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

Taux de rentabilité d'un financement comparable accordé aux conditions du marché

7.432 S'appuyant sur des études distinctes établies spécifiquement aux fins du présent différend par différents experts économiques[2577], les parties ont présenté leurs propres estimations individuelles des taux de rentabilité qu'un prêteur sur le marché aurait demandés, selon elles, pour accorder un financement à Airbus selon les mêmes modalités et conditions que celles des AL/FEM pertinentes. Selon les États-Unis, ces taux devraient rendre compte à la fois des risques associés aux activités d'emprunt générales d'Airbus et des risques spécifiques associés au développement des LCA et aux caractéristiques de l'AL/FEM. Les États-Unis estiment donc que les taux de rentabilité commerciaux d'un financement qui est comparable à l'AL/FEM peuvent être calculés sur les bases suivantes: i) les taux d'emprunt d'État à long terme sur dix ans (représentant le coût général sans risque du capital); ii) les taux d'emprunt de société généraux sur dix ans (représentant le niveau général du risque associé à l'octroi de prêts à Airbus); et iii) une prime de risque par projet (représentant le profil de risque du développement des LCA et les caractéristiques de l'AL/FEM).[2578] Les taux d'emprunt ainsi établis par les États-Unis sont indiqués dans le tableau suivant. Pour diverses raisons, les États-Unis font valoir

[2573] Sauf indication contraire, les taux de rentabilité maximaux indiqués dans ce tableau sont tirés de la pièce EC-597 (RCES) (voir "IRR Without the Effects of Taxation").
[2574] Voir le tableau 2 ci-dessus. Voir aussi le paragraphe 7.484 ci-après.
[2575] Voir le paragraphe 7.422 ci-dessus.
[2576] Voir les paragraphes 7.423 et 7.424 ci-dessus.

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

qu'ils reposent sur des hypothèses prudentes et sous-évaluent par conséquent ce qu'ils considèrent être le niveau réel des taux d'emprunt sur le marché pour un financement comparable à l'AL/FEM.[2579]

Tableau 6 – Taux de rentabilité du marché proposés par les États-Unis

Modèle d'aéronef	France	Allemagne	Espagne	Royaume-Uni
A300	**16,52%**	**15,18%**	**16,60%**	**-**
A310	**18,88%**	**13,99%**	**18,88%**	**-**
A320	**20,49%**	**15,95%**	**24,52%**	**19,59%**
A330/A340	**17,86%**	**14,52%**	**21,19%**	**17,97%**
A330-200	**17,22%**	**-**	**-**	**-**
A340-500/600	**14,47%**	**-**	**15,29%**	**-**
A380	**13,89%**	**13,75%**	**14,07%**	**13,54%**

7.433 Les Communautés européennes ne rejettent pas dans son intégralité le calcul fait par les États-Unis des points de repère relatifs au taux d'intérêt qu'ils proposent, et elles appliquent les mêmes taux généraux d'emprunt d'État et de société que ceux utilisés par les États-Unis pour calculer leurs propres taux de rentabilité fondés sur le marché.[2580] Cependant, les Communautés européennes contestent la valeur que les États-Unis proposent pour la prime de risque par projet, faisant valoir qu'elle est surévaluée parce qu'à leur avis, elle est fondée sur les rendements que l'on attendrait d'un financement par capitaux propres. Elles présentent leur propre prime de risque par projet qui est fondée sur ce qu'elles affirment être les rendements attendus par les fournisseurs partageant les risques qui participent au projet de l'A380. Elles font valoir que ce point de repère est plus approprié que celui proposé par les États-Unis parce qu'il rend mieux compte des caractéristiques similaires à celles d'une créance de l'AL/FEM. En conséquence, les Communautés européennes ont établi leurs propres estimations des taux de rentabilité d'un financement comparable à l'AL/FEM sur le marché à partir de RCES.[2581] Tous les taux de rentabilité du marché proposés par les Communautés européennes sont inférieurs à ceux avancés par les États-Unis; dans certains cas, la différence entre les propositions des deux parties est considérable.

7.434 Ainsi, bien que les parties aient présenté des vues générales différentes sur les taux de rentabilité appropriés qu'exigerait un prêteur sur le marché pour accorder à Airbus un financement

---

[2577] Les études que les États-Unis ont présentées à cette fin sont les suivantes: rapport Ellis, pièces US-80 (RCC) et US-80 (RCES), et réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièces US-534 (RCES) et US-534a (RCC). Les études que les Communautés européennes ont présentées à cette fin sont le rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCC/RCES), et le rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation, pièce EC-656 (RCC/RCES).

[2578] Rapport Ellis, pages 1 à 23.

[2579] Par exemple, l'une des hypothèses prudentes dont les États-Unis affirment qu'elle a été adoptée dans l'analyse figurant dans le rapport Ellis est l'utilisation des taux d'emprunt d'État et de société d'une durée de dix ans. Les États-Unis font valoir que l'utilisation d'une durée de dix ans sous-estime les écarts de taux effectifs associés aux contrats d'AL/FEM, dont la durée est indéterminée ou nettement supérieure à dix ans. Rapport Ellis, pages 7, 8 et 11.

[2580] CE, PCE, paragraphes 489 et 490.

[2581] Rapport Whitelaw, pièce 3, pièce EC-11 (RCES). Les Communautés européennes n'ont fourni aucune estimation des taux d'emprunt fondés sur le marché applicables aux contrats concernant l'A300 et l'A310.

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

selon des modalités et conditions identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM, leur désaccord en ce qui concerne les niveaux globaux des points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché pertinents porte sur la valeur de la prime de risque par projet. C'est sur cet aspect de leurs calculs que nous nous penchons maintenant.

Prime de risque par projet avancée par les États-Unis

7.435 Les États-Unis estiment que l'AL/FEM est un instrument de financement "hybride" qui possède des caractéristiques à la fois d'une créance et d'une participation au capital.[2582] Selon les États-Unis, l'AL/FEM est similaire à une créance du fait qu'elle comporte un calendrier des remboursements promis et, dans certains cas, un taux d'intérêt déterminé. Cependant, les États-Unis expliquent que, comme la participation au capital et contrairement à la créance, l'AL/FEM ne donne pas aux pouvoirs publics des États membres des CE le droit à un remboursement avec intérêts pendant une période spécifiée; elle n'a pas de durée fixe et les remboursements dépendent entièrement des ventes qui peuvent ou non être réalisées conformément au calendrier prévu. Par ailleurs, les États-Unis affirment que, comme les actionnaires et contrairement aux créanciers ordinaires, les pouvoirs publics des États membres des CE n'ont aucun recours pour obtenir un remboursement si Airbus connaît un échec, alors que les détenteurs d'obligations de société peuvent déclarer que la société débitrice est en défaut de paiement et prendre toutes mesures correctives à leur disposition pour récupérer leur investissement initial. En outre, ils notent que l'AL/FEM dépend du succès d'un projet unique alors que la dette type des sociétés dépend du succès de toute la société. Les États-Unis soutiennent que c'est justement à cause de ce type de structure de remboursement que l'agence de notation Fitch Ratings a déclaré qu'elle "ne traitait pas l'aide au lancement comme une créance".[2583]

7.436 Étant donné le caractère "hybride" allégué de l'AL/FEM, les États-Unis font valoir que le point de repère le plus approprié relatif au taux d'intérêt du marché pour l'AL/FEM est un taux qui rend compte de ses caractéristiques similaires à la fois à celles d'une créance et à celles d'une participation au capital. Ils estiment que les points de repère présentés dans le rapport Ellis rendent justement compte de ces caractéristiques.

7.437 Pour calculer les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché indiqués dans le rapport Ellis, on a ajouté une prime de risque par projet de 700 points de base au montant du coût de la dette de l'entité Airbus pertinente qui est calculé dans ledit rapport pour chacun des contrats d'AL/FEM contestés. Cette prime de risque a été calculée sur la base des résultats de l'étude empirique des placements de capital-risque réalisée en 2004 par Kerins, Smith and Smith ("étude KSS").[2584] M. Ellis explique que l'étude KSS a constaté que les rendements des placements de capital-risque se situaient dans une fourchette de 16,7 à 57,5 pour cent, en fonction de la diversification de l'investisseur. La prime de risque par projet de 700 points de base a été calculée d'après le rendement le plus faible de cette fourchette (à savoir 16,7 pour cent), qui représente le rendement obtenu par un "investisseur bien diversifié investissant tant dans des projets de capital-risque que dans d'autres participations au capital moins risquées représentées par un indice boursier".[2585] Les États-Unis décrivent la prime de risque par projet calculée dans le rapport Ellis comme étant le coût d'opportunité du capital pour un portefeuille bien diversifié de placements de capital-risque comprenant à la fois des instruments de

[2582] États-Unis, PDONC, paragraphes 44 à 49; États-Unis, DCE, paragraphes 89 à 94; réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pages 3 à 5, pièce US-534a (RCC).

[2583] États-Unis, PDONC, paragraphe 48, faisant référence à Fitch Ratings, Special Report, *Diverging Flight Paths: Boeing and Airbus Large Commercial Aircraft Industry Update* (15 novembre 2006), page 6, pièce US-451.

[2584] Frank Kerins, Janet Kiholm Smith and Richard Smith, *Opportunity Cost of Capital for Venture Capital Investors and Entrepreneurs, Journal of Financial and Quantitative Analysis*, volume 39(2) (juin 2004) (ci-après "étude KSS"), pièce US-470.

[2585] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, page 7, pièce US-534a (RCC).

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

dette et des titres de participation.[2586] Selon eux, la prime de risque est elle-même "hybride", ce qui non seulement correspond aux caractéristiques essentielles de l'AL/FEM, mais signifie également que le point de repère général relatif au taux d'intérêt du marché figurant dans le rapport Ellis "est plutôt biaisé en faveur de la dette et est par conséquent trop prudent".[2587]

7.438 Selon les États-Unis, il est approprié de se fonder sur le risque associé au financement de capital-risque pour calculer la prime de risque par projet relative à l'AL/FEM, pour diverses raisons. En particulier, les États-Unis estiment que l'AL/FEM est comparable au financement de capital-risque du fait qu'elle vise des projets spécifiques et est très spéculative.[2588] À cet égard, il est fait référence dans le rapport Ellis à un article de presse daté de juillet 2000 dans lequel étaient rapportés les propos du Vice-Président exécutif à la stratégie d'Airbus de l'époque, M. Philippe Delmas, selon lesquels: "{l}e soutien fourni par les pouvoirs publics à l'A3XX devrait être considéré comme du "capital-risque"".[2589] Le rapport Ellis affirme aussi que "tout comme un fournisseur de {l'AL/FEM}, {un fournisseur de capital-risque} est disposé à assumer une part importante du risque économique lié à un projet ou une société … {et} il fournira une proportion significative des fonds de démarrage nécessaires sans avoir la certitude ou la garantie d'obtenir un niveau de rentabilité déterminé".[2590] Par ailleurs, faisant référence à un article paru dans la Review of Economic Studies et à un ouvrage sur l'économie financière, le rapport Ellis affirme que "le capital-risque peut aussi prendre la forme de prêts à haut rendement, voire d'un financement fondé sur des prélèvements comparable aux prêts {AL/FEM} accordés à Airbus".[2591]

7.439 Les États-Unis présentent un certain nombre d'éléments de confirmation ou de recoupement pour corroborer l'ordre de grandeur de la prime de risque par projet de 700 points de base utilisée dans le rapport Ellis. Premièrement, la prime de risque de 700 points de base proposée est comparée avec les données d'Ibbotson Associates concernant les primes de risque moyennes historiques associées aux prises de participation au capital de grandes sociétés des États-Unis.[2592] Selon M. Ellis, Ibbotson Associates est une source de données sur les primes de risque de marché liées aux prises de participation qui est largement utilisée et qui est acceptée et enseignée dans les écoles de commerce et les programmes d'études économiques.[2593] M. Ellis explique que les données d'Ibbotson montrent qu'entre 1926 et 2005, la prime de risque de marché pour les placements en actions à faible risque de

---

[2586] États-Unis, réponse aux questions n° 8 et 9 du Groupe spécial.

[2587] États-Unis, réponse à la question n° 9 du Groupe spécial. Dans leur DCE, les États-Unis expliquent que le point de repère relatif au taux d'intérêt indiqué dans le rapport Ellis est prudent pour deux autres raisons: parce que M. Ellis a choisi la prime de risque la plus faible indiquée dans l'étude KSS et parce qu'il a utilisé le taux d'endettement de la société plutôt que le taux de fonds propres ou le coût moyen pondéré du capital, États-Unis, DCE, paragraphe 90. *Voir aussi* la réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, page 7, pièce US-534a (RCC).

[2588] États-Unis, réponse à la question n° 9 du Groupe spécial, faisant référence aux explications données dans le rapport Ellis.

[2589] *Airbus gets risk free loans; European Plane Maker Doesn't have to Pay Governments Back if A3XX Superjumbo Fails, Seattle Post-Intelligencer*, 25 juillet 2000, auquel il est fait référence dans NERA Economic Consulting, Economic Assessment of the Benefit of Launch Aid, 10 novembre 2006 (rapport Ellis), page 19, note de bas de page 25, pièce US-80.

[2590] Rapport Ellis, pages 19 et 20, pièce US-80 (RCC).

[2591] Rapport Ellis, pages 19 et 20, pièce US-80 (RCC), faisant référence à Francesca Cornelli and Oved Yosha, *Stage Financing and the Role of Convertible Securities*, Review of Economic Studies (2003) 70, page 1, et Karl F. Seidman, *Economic Development Finance*, Sage Publications Inc., 2005, page 260.

[2592] Rapport Ellis, page 21, pièce US-80 (RCC). Ibbotson Associates utilise le rendement total de l'indice S&P 500 (qui comprend les 500 actions ordinaires dont la capitalisation boursière est la plus importante et qui sont activement négociées aux États-Unis) comme point de repère du marché pour calculer la prime de risque sur actions.

[2593] Rapport Ellis, page 21, pièce US-80 (RCC); réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, page 19, pièce US-534a (RCC).

grandes sociétés par rapport au rendement des obligations d'État à long terme s'est établie en moyenne à 7,08 pour cent.[2594]

7.440 Les États-Unis présentent un deuxième élément de recoupement, à savoir la décision de la Commission européenne de 1997 concernant l'aide publique accordée à CASA, d'après les allégations sous la forme d'une AL/FEM, par les pouvoirs publics espagnols pour le développement d'un aéronef régional de 70 à 80 sièges.[2595] Selon les États-Unis, dans son évaluation de l'aide publique alléguée, la Commission européenne a déterminé un point de repère comparable relatif au taux d'intérêt du marché en appliquant une prime de risque d'au moins 8 pour cent au taux d'emprunt (sans risque) sur dix ans des pouvoirs publics espagnols pour un programme de financement d'un projet de développement d'un aéronef commercial dont le remboursement était, comme dans le cas de l'AL/FEM pour les LCA, subordonné au succès.[2596] Le troisième élément de recoupement mentionné par les États-Unis est la fourchette des taux d'actualisation qui **[***]**. Les États-Unis montrent que leur propre point de repère (y compris la prime de risque de 700 points de base) se situe dans la partie inférieure de cette fourchette de taux d'actualisation.[2597]

7.441 S'appuyant sur des RCES, les États-Unis font valoir que l'analyse **[***]** effectuée par le Département du commerce et de l'industrie ("DTI") dans le cadre de l'appréciation critique du projet de l'A380 réalisée par les pouvoirs publics britanniques confirme également la prime de risque par projet calculée dans le rapport Ellis et les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché déterminé par les États-Unis.[2598] En outre, s'appuyant toujours sur des RCES, les États-Unis considèrent que les taux d'actualisation utilisés dans l'analyse de rentabilité d'Airbus pour l'A380 confirment la prime de risque par projet qu'ils proposent.[2599]

7.442 Les Communautés européennes n'acceptent pas la prime de risque par projet proposée par les États-Unis. S'appuyant sur les arguments, analyses et conclusions mentionnés dans deux études commandées à M. Robert Whitelaw[2600], les Communautés européennes font valoir que la prime de risque par projet de 700 points de base qui est proposée est nettement gonflée et ne peut pas être étayée par les éléments de recoupement présentés par les États-Unis.[2601]

7.443 Les Communautés européennes qualifient l'AL/FEM de créance pour des projets spécifiques plutôt que de participation au capital ou d'instrument hybride entre une créance et une participation, et laissent entendre que la prime de risque proposée par les États-Unis est dénuée de pertinence. Selon les Communautés européennes, le fait que les prêts AL/FEM visent des projets spécifiques ne les rend pas similaires à des participations au capital.[2602] Le risque de projet associé à l'AL/FEM est fonction des risques associés au développement et des risques du marché – tous deux négligeables du point de vue des Communautés européennes – qui sont sur le plan qualitatif différents du risque assumé par les actionnaires.[2603] Les Communautés européennes notent que le rendement des participations dépend

---

[2594] Rapport Ellis, page 21, et pièce 8, pièce US-80 (RCC).

[2595] Rapport Ellis, page 21, pièce US-80 (RCC).

[2596] États-Unis, DCE, paragraphe 98; États-Unis, réponse à la question n° 8 du Groupe spécial; rapport Ellis, page 21, pièce US-80 (RCC); réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, page 16, pièce US-534a (RCC).

[2597] États-Unis, DCE, paragraphe 100; réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pages 13 à 16, pièce US-534 (RCES).

[2598] Rapport Ellis, pièce US-80 (RCES).

[2599] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534 (RCES).

[2600] Rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCC/RCES); rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation, pièce EC-656 (RCC/RCES), paragraphe 16.

[2601] CE, PCE, paragraphes 483 à 486; CE, réponse à la question n° 66 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphes 168 à 200; CE, DDONC, paragraphes 89 à 112; CE, DDOC, paragraphes 58 à 70.

[2602] CE, DCE, paragraphe 171.

[2603] CE, PCE, paragraphes 304 à 306; CE, DCE, paragraphe 172.

de la rentabilité de la société dans son ensemble, laquelle est soumise à de fortes fluctuations. Par comparaison, les Communautés européennes affirment que les contrats d'AL/FEM comportent des prêts amortissables qui sont remboursés sur les recettes du projet. Ainsi, de l'avis des Communautés européennes, les participations au capital présentent généralement plus de risques que les créances. Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que les créanciers de l'AL/FEM n'ont pas la garantie d'obtenir une part de la rémunération versée aux actionnaires lorsque les bénéfices sont élevés et ne sont pas tenus non plus d'assumer les pertes lorsque le marché est déprimé. Selon les Communautés européennes, ces différences et d'autres existant entre l'AL/FEM et les prises de participation confirment que l'AL/FEM est une forme de créance qui est distincte de la participation au capital.[2604] À l'appui de leur point de vue, les Communautés européennes citent plusieurs analystes de marché qui ont qualifié les prêts AL/FEM de forme de créance et les ont distingués de la participation au capital.[2605] Par exemple, dans un rapport de 2003, Morgan Stanley a observé qu'"{u}ne fois que les livraisons d'aéronefs ont commencé, l'aide au lancement est remboursable. Elle ne dépend pas de la rentabilité des livraisons. Elle ressemble à une créance; en conséquence, nous la traitons comme telle".[2606]

7.444 En tout état de cause, les Communautés européennes soutiennent que la prime de risque par projet calculée par les États-Unis ne rend pas compte des caractéristiques des instruments de financement hybrides parce qu'elle est fondée sur l'étude KSS, qui, allèguent-elles, utilise des données concernant les rendements de placements de capital-risque sous la forme d'introductions en bourse d'entreprises de haute technologie.[2607] Selon les Communautés européennes, les rendements du capital-risque ne rendent pas compte du profil de risque de l'AL/FEM. M. Whitelaw affirme que le lancement d'un LCA d'Airbus comporte un risque dont l'importance est de très loin inférieure au risque associé à un placement de capital-risque.[2608] À l'appui de son affirmation, il cite un extrait d'une étude économique qui qualifie les projets de capital-risque de "projets très risqués, susceptibles d'être très profitables"[2609]; et il fait référence à un article de M. Cochrane, cité par les États-Unis pour étayer leur prime de risque fondée sur le capital-risque, qui note que le "rendement arithmétique moyen d'une introduction en bourse ou d'une acquisition est de 698 pour cent avec un écart type de 3 282 pour cent" et que "{l}es placements de capital-risque sont similaires à des options; la probabilité qu'ils rapportent des gains considérables est faible".[2610] M. Whitelaw rappelle qu'Airbus et Boeing n'ont jamais connu d'échec commercial important, affirmant qu'à ce jour, Airbus n'a jamais failli à son obligation de rembourser un État membre des CE par suite de l'échec d'un programme d'aéronefs.[2611]

7.445 M. Whitelaw fait également valoir que la prime de risque indiquée dans le rapport Ellis comporte de graves erreurs méthodologiques. Selon M. Whitelaw, il apparaît que, dans le rapport Ellis, pour obtenir la prime de risque associée au capital-risque, on a déduit le coût estimatif du capital sur le marché indiqué dans l'étude KSS du rendement *brut* assuré par un fonds de capital-risque *avant commissions et frais*. Cependant, M. Whitelaw estime que la prime incorporée dans le rendement brut

---

[2604] CE, DCE, paragraphe 174.

[2605] Les Communautés européennes fournissent à cette fin des citations de Morgan Stanley, *voir* le texte figurant dans la note de bas de page 2606 ci-dessous, de la Deutsche Bank, pièce EC-674, de Citigroup Smith Barney, pièce EC-675, et de Goldman Sachs, pièce EC-676; CE, DCE, note de bas de page 146.

[2606] Morgan Stanley, "Little Scope for Further Downside Risk", 20 juin 2003, page 13, pièce EC-673.

[2607] CE, DCE, paragraphe 176; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 143 du Groupe spécial.

[2608] Rapport de M. Whitelaw présenté à titre de réfutation, paragraphe 20, pièce EC-656 (RCC).

[2609] P. Gompers and J. Lerner, *The Venture Capital Revolution*, Journal of Economic Perspectives, 2001, volume 15(2), page 145, pièce EC-677.

[2610] J. Cochrane, *The Risk and Return of Venture Capital*, Journal of Financial Economics, 2005, volume 75, pages 4 et 5, pièce US-471.

[2611] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation, paragraphe 20, pièce EC-656 (RCC).

de 16,7 pour cent qui est mentionnée dans l'étude KSS n'est pas une prime de risque, et note que les auteurs de l'étude la décrivent comme une commission versée "à titre de rémunération des efforts déployés" par les gestionnaires du fonds de capital-risque.[2612] Selon M. Whitelaw, cette commission ne s'applique qu'aux fonds de capital-risque qui exigent les compétences et les efforts d'un gestionnaire de fonds – mais elle ne s'appliquerait pas aux taux d'emprunt commerciaux. M. Whitelaw en conclut donc que non seulement la commission n'est pas spécifique à un projet (c'est-à-dire qu'elle s'applique au niveau du fonds, et non à celui du projet), mais aussi qu'elle ne constitue aucunement une prime de risque.[2613]

7.446 Dans son rapport présenté à titre de réfutation, M. Whitelaw rejette aussi l'idée que la combinaison d'une prime pour le risque d'entreprise général fondée sur la dette et d'une prime de risque par projet fondée sur les capitaux propres rend compte du caractère hybride des prêts AL/FEM. En particulier, M. Whitelaw fait valoir que le concept de décomposition du taux d'intérêt pertinent en une compensation pour le risque d'entreprise général et une compensation pour le risque par projet ne s'applique que dans le cas des titres similaires à une dette.[2614] Selon M. Whitelaw, cette approche ne peut pas fonctionner dans le contexte d'un financement par capitaux propres parce que le rendement des capitaux propres qui est exigé ne comportera aucune prime de risque par projet.[2615]

7.447 Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que les éléments de preuve présentés par les États-Unis pour confirmer la prime de risque par projet qu'ils proposent ne permettent pas de "remédier aux lacunes rédhibitoires du rapport Ellis" ni de remettre en question les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché qu'elles-mêmes ont proposé.[2616] Elles reprochent tout d'abord aux États-Unis de s'appuyer sur la mesure historique par Ibbotson Associates de la prime de risque associée aux prises de participation au capital. M. Whitelaw fait valoir que ces données n'étayent pas la prime de risque par projet proposée dans le rapport Ellis, parce qu'elles se fondent entièrement sur les rendements des capitaux propres et mesurent le risque de marché associé aux prises de participation au capital, alors que la prime de risque utilisée dans le rapport Ellis n'est aucunement une prime de risque parce qu'elle représente la commission à verser aux gestionnaires de portefeuille.[2617] M. Whitelaw note également que même si l'on devait considérer que le coût d'une prise de participation constitue un élément de recoupement approprié pour la prime de risque par projet associée à l'AL/FEM, les données d'Ibbotson Associates ne conviendraient pas parce qu'elles surévaluent considérablement la prime de risque liée aux prises de participation. Il allègue que cela est attribuable à trois facteurs: i) la prime de risque historique liée aux prises de participation est fondée sur la moyenne simple de rendements historiques très fluctuants, ce qui signifie qu'il existe un taux d'erreur "énorme"[2618]; ii) M. Aswath Damodaran, que les Communautés européennes décrivent comme "un spécialiste de réputation mondiale que M. Ellis et les États-Unis citent à maintes reprises"[2619], conclut que sur la base de données *ex post* du type de celles utilisées par Ibbotson, la prime de risque sur actions historique devrait être de 4,8 pour cent[2620]; iii) les ouvrages théoriques actuels identifient diverses raisons pour lesquelles l'écart historique entre le rendement des prises de participation et le taux sans risque n'est pas une mesure appropriée de la prime de risque de marché liée aux prises de participation attendue.[2621] En particulier, faisant référence à 15 études théoriques différentes, M. Whitelaw fait valoir qu'un grand nombre de travaux de recherche confirment

[2612] CE, DDONC, paragraphe 102, faisant référence à l'étude KSS, page 401, pièce EC-112.
[2613] Rapport Whitelaw, paragraphes 4 à 10, pièce EC-11 (RCC).
[2614] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation, paragraphe 16, pièce EC-656 (RCC).
[2615] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation, paragraphe 16, pièce EC-656 (RCC).
[2616] CE, PCE, paragraphe 512.
[2617] CE, DDOC, paragraphes 59 et 60.
[2618] CE, DDOC, paragraphe 61.
[2619] CE, DCE, paragraphe 188.
[2620] Aswath Damodaran, *Damodaran on valuation*, 41 (2d ed., 2006), pièce EC-678.
[2621] Rapport Whitelaw, paragraphe 23, pièce EC-11 (RCC).

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

maintenant que des mesures historiques comme celles utilisées dans les données d'Ibbotson Associates surévaluent systématiquement la prime de risque sur actions.[2622]

7.448 De même, les Communautés européennes contestent le fait que les États-Unis s'appuient sur les taux d'actualisation proposés par **[***]** aux fins de **[***]** pour confirmer l'importance de la prime de risque qu'ils proposent, celle dite de la "mesure **[***]**". Selon les Communautés européennes, le rapport Ellis admet que la mesure **[***]** rend compte du risque lié aux prises de participation et non aux créances, que M. Whitelaw juge être une mesure inappropriée du risque associé à l'AL/FEM.[2623] Par ailleurs, même si l'on devait considérer qu'une mesure du risque lié aux prises de participation était appropriée, les Communautés européennes soutiennent que la mesure **[***]** surévalue le coût des capitaux propres. Elles notent que pour déterminer le taux d'actualisation approprié, **[***]** s'est appuyé sur le modèle d'évaluation des actifs financiers ("MEDAF"). M. Whitelaw explique que, dans ce modèle, le rendement attendu d'un placement proposé est égal au taux d'intérêt associé à un titre sans risque (comme un fonds d'État ou un bon du Trésor) majoré d'une prime de risque égale à la prime de risque de marché multipliée par un facteur "beta".[2624] La prime de risque de marché est définie dans le rapport Whitelaw comme une estimation de la différence entre le rendement attendu que les investisseurs demandent pour investir dans le portefeuille dit de marché et le rendement qu'ils obtiendraient sur des obligations d'État sans risque; tandis que le facteur "beta" est défini comme le risque relatif perçu du placement particulier considéré.[2625] M. Whitelaw fait valoir qu'en utilisant le MEDAF, **[***]** a utilisé une prime de risque de marché provenant d'Ibbotson Associates, dont, pour des raisons déjà exposées, les Communautés européennes estiment qu'elle surévalue la prime de risque sur actions. En outre, selon M. Whitelaw, le facteur "beta" appliqué par **[***]** était également trop élevé pour des raisons exposées à l'aide de RCES.[2626] Enfin, les Communautés européennes rejettent la mesure **[***]** au motif qu'elle a été proposée par **[***]** dans une négociation où il était dans l'intérêt de **[***]** d'adopter un taux d'actualisation gonflé, qu'un cabinet d'audit avait rejeté parce qu'excessif et que **[***]** lui-même a décidé d'abandonner ultérieurement.[2627]

7.449 Les Communautés européennes reprochent également aux États-Unis de s'appuyer sur l'analyse **[***]** effectuée par le DTI dans le cadre de l'appréciation critique du projet de l'A380 réalisée par les pouvoirs publics britanniques. Elles rejettent l'idée que cette appréciaition confirme la prime de risque par projet proposée par les États-Unis pour diverses raisons. Premièrement, M. Whitelaw allègue que le rapport Ellis déforme l'analyse **[***]** effectuée dans le cadre de l'appréciation critique du projet des pouvoirs publics britanniques.[2628] Deuxièmement, selon M. Whitelaw, l'évaluation faite dans le rapport Ellis de l'analyse effectuée **[***]** dans le cadre de l'appréciation critique du projet des pouvoirs publics britanniques ne prend pas en considération la façon dont les caractéristiques distinctives de remboursement des prêts AL/FEM affectent le taux de recouvrement. M. Whitelaw estime que, conjointement au taux de défaut attendu, le taux de recouvrement d'un prêt entre dans le calcul de la perte escomptée, qui est l'élément essentiel pour déterminer les rendements relatifs des obligations dans les différentes catégories de notations.[2629] M. Whitelaw fait valoir que le rapport Ellis suppose implicitement que l'AL/FEM a un taux de recouvrement qui est égal aux moyennes historiques pour les obligations relevant de certaines

[2622] CE, DDOC, paragraphe 63.
[2623] CE, PCE, paragraphe 517.
[2624] Rapport Whitelaw, paragraphes 15 et 16, et 43 et 44, pièce EC-11 (RCC).
[2625] Rapport Whitelaw, paragraphes 44 et 16, pièce EC-11 (RCC).
[2626] CE, PCE, paragraphe 518; CE, DDOC, paragraphe 64; rapport Whitelaw, paragraphes 18 et 19, pièce EC-11 (RCES).
[2627] CE, PCE, paragraphes 519 à 521; et CE, DDOC, paragraphe 64.
[2628] CE, PCE, paragraphe 524.
[2629] M. Whitelaw explique que le taux de recouvrement des obligations est le pourcentage du principal qu'un investisseur recouvre (lors d'une faillite ou par d'autres moyens de règlement) lorsque l'émetteur de l'obligation n'honore pas son engagement. Rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCES), paragraphe 31.

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

catégories de notations. Cependant, il fait valoir qu'en réalité il n'y a aucune raison de s'attendre à ce que l'AL/FEM ait le même taux de recouvrement qu'une obligation pour laquelle la probabilité de défaut est analogue. S'agissant des obligations, la totalité du principal doit être remboursée à l'échéance. Si une obligation n'est pas remboursée la veille de l'échéance, le principal est perdu, à l'exception de ce qui peut en fin de compte être recouvré à l'issue d'une procédure de faillite ou de règlement. En revanche, M. Whitelaw affirme que l'AL/FEM est généralement remboursée progressivement à chaque livraison d'un aéronef. Si Airbus n'honore pas ses engagements en mettant fin à un projet après avoir effectué 95 pour cent des livraisons anticipées, la perte subie par un État membre est négligeable.[2630] Troisièmement, les Communautés européennes font valoir qu'en raison du contexte dans lequel elle a été établie, l'appréciation critique du projet des pouvoirs publics britanniques recourt à des méthodes de prévisions très prudentes. Elles estiment que l'approche choisie témoigne du désir de veiller à ce que les pouvoirs publics britanniques structurent les prêts AL/FEM pour l'A380 de manière à se conformer aux dispositions de l'Accord de 1992 qui, comme les Communautés européennes le rappellent, obligent les pouvoirs publics à établir une appréciation critique du projet sur la base d'hypothèses prudentes. Les Communautés européennes affirment que l'appréciation critique du projet visait également à appuyer les pouvoirs publics britanniques dans leurs négociations avec BAE sur la structure et les conditions de ce financement.[2631] Quatrièmement, les Communautés européennes observent que, comme les États-Unis eux-mêmes l'ont noté, les pouvoirs publics britanniques n'ont en définitive "tenu aucun compte" des avis fournis dans l'appréciation concernant la façon de structurer le calendrier de remboursement.[2632] En tout état de cause, les Communautés européennes soulignent que les prévisions de livraisons figurant dans l'appréciation n'ont aucune incidence sur les accords d'AL/FEM conclus par les pouvoirs publics français, allemands et espagnols concernant l'A380.[2633] Enfin, au vu de certains RCES, les Communautés européennes font valoir que l'analyse **[***]** figurant dans l'appréciation critique du projet des pouvoirs publics britanniques, une fois modifiée et réinterprétée correctement par M. Whitelaw, n'étaye pas en fait la prime de risque par projet des États-Unis ni leurs points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché.[2634]

7.450 Les Communautés européennes contestent l'affirmation des États-Unis selon laquelle la décision concernant l'aide publique accordée à CASA étaye leur prime de risque par projet, en faisant valoir que la prime de risque de 8 pour cent appliquée par la Commission européenne dans sa décision est *obiter dicta*, en ce sens qu'elle était dénuée de pertinence pour le résultat de l'affaire.[2635] De façon plus générale, elles font valoir que la prime de risque utilisée dans ce cas était spécifique aux faits particuliers portés à la connaissance de la Commission européenne et ne serait pas nécessairement appliquée par celle-ci en vue de l'évaluation de l'AL/FEM pour les activités relatives aux LCA.[2636] Les Communautés européennes estiment que la prime de risque de 8 pour cent appliquée au prêt accordé à CASA rend également compte de la crise qu'a connue la branche de production des aéronefs régionaux entre le début et le milieu des années 90. Selon les Communautés européennes, les conditions exceptionnelles du marché ont incité la Commission européenne à proposer une prime de risque élevée.[2637]

7.451 Les Communautés européennes critiquent également l'affirmation des États-Unis selon laquelle la similitude entre les taux d'actualisation utilisés dans l'analyse de rentabilité d'Airbus

[2630] Rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCES), paragraphe 34.
[2631] CE, PCE, paragraphes 526 et 527.
[2632] CE, PCE, paragraphe 528.
[2633] CE, PCE, paragraphe 530.
[2634] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation, pièce EC-656 (RCES), paragraphes 40 à 45.
[2635] CE, DCE, paragraphe 193.
[2636] CE, PCE, paragraphe 535.
[2637] CE, DCE, paragraphes 194 à 199.

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

concernant l'A380 et le point de repère calculé dans le rapport Ellis confirme la crédibilité de la prime de risque par projet qu'ils proposent. À cet égard, le principal argument des Communautés européennes est que les taux d'actualisation utilisés dans l'analyse de rentabilité rendent compte des risques assumés par les actionnaires, dont la nature est différente de celle des risques assumés par les créanciers de l'AL/FEM.[2638]

7.452 Les autres éléments de preuve sur lesquels les Communautés européennes s'appuient pour étayer leur point de vue selon lequel la prime de risque par projet appliquée par les États-Unis est gonflée comprennent **[***]**.[2639] Selon les Communautés européennes, les conditions de remboursement de ce contrat étaient, tout comme l'AL/FEM, liées aux livraisons d'aéronefs. Elles expliquent que le taux d'intérêt convenu pour ce prêt s'établissait à **[***]** points de base au-dessus du taux interbancaire offert à Londres ("LIBOR"). Les Communautés européennes estiment donc que si un prêt avait été accordé à Airbus par un prêteur sur le marché à l'époque du lancement du **[***]**, le taux d'intérêt n'aurait pas dépassé **[***]**.[2640] Ce taux est inférieur au point de repère de 15,41 pour cent prévu dans le rapport Ellis pour ce modèle. De plus, lorsqu'en 2003, les parties au contrat sont convenues d'éliminer la disposition relative au partage des risques et ont transformé l'instrument en un prêt à remboursement échelonné assorti d'un calendrier de remboursement fixe, la marge d'intérêt a été **[***]** de **[***]** à **[***]** points de base. Selon les Communautés européennes, la différence entre ces deux marges, à savoir **[***]** points de base, correspond à la prime de risque par projet exigée par **[***]** et ne représente qu'une fraction de la prime de risque de 700 points de base proposée par les États-Unis.

7.453 Par ailleurs, les Communautés européennes affirment que même si l'on devait supposer que le coût des capitaux propres était une base appropriée sur laquelle calculer la prime de risque par projet pour un financement comparable à l'AL/FEM sur le marché, la prime de risque proposée par les États-Unis surévaluerait toujours la vraie valeur d'une telle prime pour l'AL/FEM.[2641] S'appuyant sur le MEDAF, M. Whitelaw détermine dans son rapport une limite maximale (un "plafond") pour le coût des capitaux propres, que, de l'avis des Communautés européennes, le point de repère des États-Unis ne devrait pas dépasser.[2642] En particulier, dans son rapport, M. Whitelaw présente trois estimations différentes de la prime de risque du marché des actions qu'il tire de récents ouvrages théoriques et parvient à la conclusion que, prises conjointement, elles semblent indiquer qu'une estimation prudente de la prime de risque du marché des actions serait d'environ 4,5 pour cent.[2643] Dans son rapport,

---

[2638] CE, DDOC, paragraphes 66 et 67.

[2639] Pièce EC-113 (RCC); CE, PCE, paragraphes 505 et 506; CE, réponse à la question n° 64 du Groupe spécial.

[2640] Comme il est expliqué dans la note de bas de page 388 de la première communication écrite des Communautés européennes, en décembre 1997, le LIBOR à un an s'établissait à 6,079 pour cent. **[***]** à ce taux donne environ **[***]**.

[2641] CE, PCE, paragraphes 507 et 508.

[2642] Rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCC), paragraphes 41 à 54.

[2643] Rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCC), paragraphes 45 à 49, faisant référence à G. Donaldson, M. Kamstra and L. Kramer, *Estimating The Ex-Ante Equity Premium*, document de travail, 2006; L. Pastor, M. Sinha and B. Swaminathan, *Estimating The Intertemporal Risk-Return Tradeoff Using The Implied Cost Of Capital*, document de travail, 2006; J. Claus and J. Thomas, *Equity Premia As Low As Three Percent? Evidence From Analysts' Earning Forecasts For Domestic And International Stock Markets*, Journal of Finance, 2001, volume 56; J. Graham and C. Harvey, *The Equity Risk Premium In January 2006: Evidence From The Global CFO Outlook Survey*, document de travail, 2006. *Voir aussi* CE – deuxième déclaration orale RCC/RCES, paragraphe 63, faisant en outre référence à Oliver J. Blanchard, *Movements in the equity premium*, Brookings Papers on Economic Activity, 1993, volume 2, pages 75 à 138; Lubos Pástor and Robert Stambaugh, *The Equity Premium and Structural Breaks*, Journal of Finance, 2001, volume 56 (1), pages 1207 à 1239; William R. Gebhardt, Charles M. C. Lee and Bhaskaran Swaminathan, *Toward an implied cost of capital*, Journal of Accounting Research, 2001, 39, pages 135 à 176; Irwin Friend, Randolph Westerfield and Michael Granito, *New evidence on the capital asset pricing model*, Journal of Finance, 1978, volume 33, pages 903

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

M. Whitelaw fait valoir que, comme le montre l'étude KSS, les facteurs beta pour des projets ou des entreprises qui ne sont pas diversifiés et dont le risque total est grand ne sont pas nécessairement élevés. Se servant d'un facteur beta de 1 et d'une prime de risque du marché des actions de 4,5 pour cent, M. Whitelaw parvient à une prime de risque totale de 450 points de base, qu'il ajoute aux taux sans risque par pays calculés dans le rapport Ellis pour obtenir les coûts des capitaux propres par pays dans l'industrie aérospatiale. Selon les Communautés européennes, ces valeurs ne sont pas des points de repère appropriés pour l'AL/FEM mais elles peuvent être considérées comme des limites supérieures fiables.[2644]

7.454 Les États-Unis réfutent toutes les critiques faites par les Communautés européennes concernant les éléments de preuve qu'ils présentent pour confirmer la valeur de la prime de risque par projet de 700 points de base qu'ils proposent.[2645] Ils rejettent l'argument des Communautés européennes selon lequel l'AL/FEM est une créance pour des projets spécifiques plutôt qu'un instrument hybride entre une créance et une participation au capital, au motif qu'elle possède des caractéristiques similaires à celle d'une participation au capital. Les États-Unis rappellent que le remboursement de l'AL/FEM est entièrement subordonné aux ventes et que les fournisseurs de l'AL/FEM assument le même risque que l'actionnaire en ce qui concerne le non-remboursement. Ils estiment que l'allégation des Communautés européennes selon laquelle le contrat **[***]** montre qu'un financement comparable à l'AL/FEM est à juste titre qualifié de créance est dénuée de pertinence.[2646] Selon les États-Unis, le contrat **[***]** possède beaucoup plus de caractéristiques similaires à celles d'une créance que l'AL/FEM, de sorte que s'il était qualifié de créance, il n'aurait aucune incidence sur la qualification correcte de l'AL/FEM. Les États-Unis rejettent également l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle ils ont ajouté au coût de la dette une prime de risque sur actions, ce qui, selon les Communautés européennes, serait inapproprié. Ils rappellent que la prime de risque par projet qu'ils proposent est un instrument hybride en soi, et non une prime de risque sur actions pure, et que pour cette raison, elle rend compte du caractère hybride de l'AL/FEM.[2647]

7.455 En outre, les États-Unis invoquent diverses raisons pour justifier l'utilisation de la prime de risque par projet calculée à partir de l'étude KSS. Selon eux, l'AL/FEM possède des caractéristiques similaires à celles d'une participation au capital et son profil de risque est donc comparable à celui des placements de capital-risque.[2648] Les États-Unis font valoir que les résultats de l'étude KSS sont pertinents pour estimer le coût du capital pour les placements de capital-risque privés, que ce soit sous la forme d'une créance, d'une participation au capital ou d'un financement hybride.[2649] Selon les États-Unis, c'est ce que confirme l'étude KSS elle-même lorsqu'elle dit que les auteurs ont utilisé "une base de données concernant les introductions en bourse d'entreprises de haute technologie pour estimer le coût d'opportunité du capital pour les investisseurs et les entreprises de capital-risque".[2650] Les États-Unis contestent le fait que les Communautés européennes cherchent à laisser entendre que les rendements des placements de capital-risque sont trop extrêmes pour servir de base à

à 917; Steven N. Kaplan and Richard S. Ruback, *The valuation of cash flow forecasts: An empirical analysis*, Journal of Finance, 1995, volume 50, pages 1059 à 1093; Alon Brav, Reuven Lehavy and Roni Michaely, *Using expectations to test asset pricing models*, Financial Management, automne 2005; Charles M.C. Lee, David Ng and Swaminathan, B, *International Asset Pricing: Evidence from the Cross Section of Implied Cost of Capital* (1er novembre 2003). 14th Annual Conference on Financial Economics and Accounting (FEA).

[2644] CE, PCE, paragraphe 508.

[2645] États-Unis, déclaration orale confidentielle à la première réunion avec le Groupe spécial (ci-après "États-Unis, PDOC"), paragraphe 28; États-Unis, DCE, paragraphe 80.

[2646] États-Unis, DCE, paragraphe 88.

[2647] États-Unis, DCE, paragraphe 93; réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534a (RCC), pages 10 et 11.

[2648] États-Unis, réponse à la question n° 143 du Groupe spécial, paragraphes 40 à 43.

[2649] États-Unis, DCE, paragraphe 94; États-Unis, réponse à la question n° 143 du Groupe spécial.

[2650] Étude KSS, pièce US-470, page 385.

l'établissement d'une prime de risque pour l'AL/FEM. À cet égard, ils font valoir que le calcul de la prime de risque par projet effectué dans le rapport Ellis se fonde sur les rendements de portefeuilles bien diversifiés qui comprennent des placements de capital-risque. Ils affirment que ces portefeuilles génèrent des rendements bien inférieurs – en moyenne de quelque 16,7 pour cent – au rendement arithmétique moyen de 698 pour cent des introductions en bourse ou des acquisitions cité par les CE.[2651] Enfin, même s'ils reconnaissent que le taux de 16,7 pour cent indiqué dans l'étude KSS représente le rendement brut d'un placement dans un fonds de capital-risque, commissions versées aux gestionnaires du fonds comprises, les États-Unis font néanmoins valoir qu'il est approprié de calculer la prime de risque par projet sur la base de ce chiffre, notant que les auteurs de l'étude KSS ont défini ce rendement comme étant "… le coût pour une entreprise à risque de l'obtention de fonds auprès d'un fonds de capital-risque".[2652]

7.456 Les États-Unis rejettent également les critiques faites par les Communautés européennes des analyses qu'ils ont présentées à titre de confirmation. S'agissant des données d'Ibbotson Associates, ils soutiennent qu'étant donné qu'elle vise des projets spécifiques, est subordonnée aux livraisons et n'est pas susceptible de recours, l'AL/FEM présente une exposition au risque analogue à celle d'une participation au capital, qui est certainement plus élevée que le risque lié à des investissements dans les grandes sociétés bien établies des États-Unis prises en compte dans les données d'Ibbotson Associates.[2653] Les États-Unis rejettent aussi les ouvrages théoriques sur lesquels s'appuient les Communautés européennes pour faire valoir que les données d'Ibbotson Associates surévaluent la prime de risque sur actions. Selon eux, les ouvrages cités par les Communautés européennes sont très récents et n'auraient donc pas été connus des gestionnaires lorsque l'AL/FEM a été accordée. En outre, les États-Unis font valoir qu'ils ne représentent pas une approche consensuelle de l'évaluation du risque sur actions. Ils rejettent pour les mêmes raisons essentiellement les critiques faites par les Communautés européennes de la mesure **[***]** parce qu'elle est similaire à une participation au capital et qu'elle s'appuie sur les données d'Ibbotson Associates.[2654] Les États-Unis défendent également la comparaison qu'ils font entre la prime de risque par projet du rapport Ellis et la mesure **[***]** au motif qu'elle est conforme à une méthode sur laquelle un participant au marché s'est lui-même appuyé lors d'une transaction réelle. Par ailleurs, les États-Unis font valoir que l'argument des Communautés européennes concernant le rejet de la mesure **[***]** par un cabinet d'audit est dénué de pertinence, parce que la question sur laquelle le cabinet d'audit s'est prononcé consistait à déterminer si le chiffre représentait un taux d'actualisation approprié pour les pouvoirs publics allemands et non si la même valeur était appropriée dans le contexte de l'AL/FEM accordée à Airbus.[2655] Les États-Unis répondent également à la critique faite par M. Whitelaw du facteur beta utilisé dans leur analyse en s'appuyant sur des RCES.[2656]

7.457 S'agissant de la décision concernant l'aide publique accordée à CASA, les États-Unis considèrent que les Communautés européennes non seulement ont tort de rejeter la prime de risque de 8 pour cent au motif qu'elle était "*obiter dicta*"[2657], mais également exagèrent beaucoup le risque relatif associé aux projets d'aéronefs régionaux comparativement aux projets de LCA nouveaux.[2658]

[2651] États-Unis, déclaration orale non confidentielle à la deuxième réunion avec le Groupe spécial (ci-après "États-Unis, DDONC"), paragraphe 59.

[2652] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534a (RCC), pages 11 et 12.

[2653] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534 (RCES), page 19; États-Unis, DCE, paragraphe 98.

[2654] États-Unis, DCE, paragraphe 100.

[2655] États-Unis, PDOC, paragraphes 30 et 31.

[2656] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534 (RCES), page 14.

[2657] États-Unis, déclaration orale confidentielle à la deuxième réunion avec le Groupe spécial (ci-après "États-Unis, DDOC"), paragraphe 16.

[2658] États-Unis, PDOC, paragraphe 33.

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

Ils rejettent également les critiques des Communautés européennes concernant leur recoupement fondé sur l'appréciation critique du projet de l'A380 réalisée par les pouvoirs publics britanniques.[2659]

7.458 S'agissant du contrat **[***]**, les États-Unis ne le considèrent pas comme un exemple de financement commercial subordonné au succès qui est comparable à l'AL/FEM.[2660] Selon eux, la prime de risque dans le cas **[***]** est moins élevée que dans celui de l'AL/FEM parce que **[***]** n'acceptait pas le même niveau de risque que celui que les pouvoirs publics acceptaient dans le cadre des contrats d'AL/FEM. Selon les États-Unis, c'est ce que confirment de nombreuses différences importantes entre les conditions du contrat **[***]** et celles de l'AL/FEM accordée par les pouvoirs publics français et espagnols pour le même projet. Ces différences sont les suivantes: a) les participants au **[***]** se sont engagés à verser seulement **[***]**, alors que les pouvoirs publics français ont fourni 321 millions d'euros pour le même projet; b) **[***]** exigeait un remboursement sur **[***]** livraisons, soit près de **[***]** livraisons de moins que le nombre accepté par les pouvoirs publics français; c) le jour où le contrat **[***]** a été signé, **[***]** savait qu'Airbus avait déjà vendu suffisamment d'A340-500/600 pour rembourser le prêt sur les **[***]** livraisons prévues; d) **[***]** les conditions de remboursement différé qui sont caractéristiques des contrats d'AL/FEM; e) le calendrier de remboursement du **[***]** était structuré de telle sorte que **[***]** serait entièrement remboursé après **[***]** années au lieu de **[***]** années au titre des contrats d'AL/FEM des pouvoirs publics français et espagnols; f) le taux d'intérêt du **[***]** est considérablement **[***]** à celui des contrats des pouvoirs publics français et espagnols correspondants; g) le contrat **[***]** contenait **[***]**; et h) **[***]** prévoit une augmentation importante de **[***]**.[2661]

7.459 Les Communautés européennes contestent l'exactitude de l'affirmation des États-Unis selon laquelle l'accord de prêt **[***]** ne présentait pas, ou presque, de risque de sous-performance, et font valoir qu'il présentait en fait un risque associé aux livraisons. Selon les Communautés européennes, Airbus n'avait reçu que **[***]** commandes fermes au moment où elle a conclu le contrat **[***]**. Elle n'avait donc aucune garantie que **[***]** livraisons seraient en fin de compte effectuées.[2662] Cependant, les Communautés européennes reconnaissent effectivement que le risque encouru par **[***]** n'était pas tout à fait comparable à celui encouru par les pouvoirs publics des États membres des CE qui accordaient l'AL/FEM pour l'A380, et elles font état de deux différences – les progrès technologiques étaient moins nombreux dans le cas de l'A340-500/600 que dans celui de l'A380 et le remboursement était échelonné sur un plus petit nombre de livraisons aux termes du contrat **[***]**. Cela dit, les Communautés européennes estiment que ces distinctions n'expliquent pas l'écart important entre la prime de risque appliquée au **[***]** et celle calculée dans le rapport Ellis.[2663]

7.460 Enfin, les États-Unis critiquent le plafond relatif au coût des capitaux propres proposé par les Communautés européennes parce que, selon eux: i) le plafond relatif aux capitaux propres suppose à tort que le risque pour un seul projet ne peut excéder le risque sur les actions de la société; ii) les facteurs beta utilisés dans le calcul du plafond relatif aux capitaux propres reposent sur le risque associé à un échantillon de sociétés diversifiées réalisant de multiples projets ou de sociétés n'exerçant pas leur activité principale dans le secteur des aéronefs commerciaux, contrairement aux sociétés ou projets centrés sur les LCA; et iii) la détermination par les Communautés européennes d'une prime de risque sur actions se fonde dans une large mesure sur des études très récentes qui ne représentent pas

[2659] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534 (RCES), pages 16 à 18; et États-Unis, DDOC, paragraphe 21.
[2660] États-Unis, PDOC, paragraphes 5 à 15.
[2661] États-Unis, DCE, paragraphes 103 à 109.
[2662] CE, réponse à la question n° 63 du Groupe spécial.
[2663] CE, réponse à la question n° 63 du Groupe spécial.

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

une approche consensuelle de l'évaluation du risque sur actions.[2664] De plus, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes ont tort de supposer que le niveau de risque associé à une dette ne peut pas dépasser le plafond relatif aux capitaux propres calculé par M. Whitelaw. Pour leur part, les Communautés européennes contestent la critique faite par les États-Unis de l'échantillon de sociétés utilisées aux fins de l'établissement des facteurs beta, en faisant valoir que les sociétés aérospatiales utilisées par M. Whitelaw et les sociétés utilisées par M. Ellis dans son rapport pour étayer le recoupement **[***]** coïncident à plus de 40 pour cent.[2665] Par ailleurs, les Communautés européennes notent que même si on peut trouver des cas dans lesquels une dette peut être plus risquée que des capitaux propres lorsque les entreprises ont des profils de risque différents, le profil de risque d'Airbus SAS est analogue à celui des sociétés utilisées pour calculer le plafond.[2666]

7.461 Ayant examiné de près et considéré attentivement les arguments et contre-arguments détaillés des parties et les diverses études économiques et opinions d'experts qui ont été présentés, nous pensons que la prime de risque par projet proposée par les États-Unis comporte un certain nombre d'insuffisances qui, selon nous, impliquent qu'elle surévalue probablement le niveau approprié du risque par projet qui peut raisonnablement être associé à l'AL/FEM accordée pour un certain nombre au moins des projets de LCA d'Airbus contestés.

7.462 En substance, la prime de risque par projet proposée par les États-Unis est fondée sur le risque allégué associé à la détention d'un portefeuille diversifié de placements de capital-risque. Bien qu'il ne soit pas inexact de qualifier l'AL/FEM de forme de financement qui est intrinsèquement spéculatif, à cause de ses conditions de remboursement non garanti, subordonné au succès et progressif, nous ne considérons pas qu'elle est pour autant *entièrement* comparable à des placements de capital-risque. Nous avons plusieurs raisons de penser que le niveau de risque associé à un financement de capital-risque est généralement supérieur à celui qui est associé à l'AL/FEM. Nous constatons que M. Whitelaw a de façon convaincante fait valoir que la quasi-totalité du financement par capital-risque prend la forme de titres de participation ou d'instruments participatifs[2667], qui selon nous n'ont pas tout à fait les mêmes caractéristiques que l'AL/FEM. Comme M. Whitelaw l'explique, les investisseurs en capital-risque fournissent généralement un financement par le biais d'instruments qui peuvent être convertis en participations au capital parce qu'ils recherchent les rendements élevés des participations associés aux entreprises risquées qui réussissent. Ces instruments garantissent un rendement des participations si l'entreprise risquée qui est financée réussit, l'investisseur se retrouvant dans une situation préférentielle en cas d'échec de l'entreprise risquée.[2668] En revanche, bien qu'il puisse être considéré que l'AL/FEM possède certaines caractéristiques similaires à celles d'une participation, comme le fait que les pouvoirs publics prêteurs n'ont aucun recours en cas de non-remboursement, les contrats d'AL/FEM sont généralement conçus comme des prêts amortissables qui sont remboursés sur les recettes du projet.

7.463 Par ailleurs, comme l'explique un article paru dans le Journal of Economic Perspectives, le capital-risque est fourni à des entreprises qui sont "généralement petites et jeunes, et pâtissent d'un degré élevé d'incertitude et de grandes différences entre ce que savent les entrepreneurs et les investisseurs … {C}es entreprises possèdent habituellement peu d'actifs corporels et opèrent sur des marchés qui évoluent très rapidement. Les sociétés de capital-risque financent ces projets à haut risque mais potentiellement très rentables, au moyen de prises de participations au capital ou de

[2664] États-Unis, DCE, paragraphes 110 à 113; réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534 (RCES), pages 20 et 21.
[2665] CE, DCE, paragraphe 210.
[2666] CE, DCE, paragraphes 213 et 214.
[2667] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation, pièce EC-656 (RCC), paragraphes 8 à 14.
[2668] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation, pièce EC-656 (RCC), paragraphe 12.

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

l'acquisition d'instruments participatifs, ces entreprises restant sous contrôle privé".[2669] En revanche, au moment du lancement de l'A380, Airbus était devenue une entreprise relativement importante comptant plus de 30 années d'expérience, disposant d'avoirs et de recettes en capital substantiels, et ayant obtenu de très bons résultats concernant le développement des LCA, parfois même au-delà des attentes (encore qu'il soit tout aussi évident que l'on ne sait pas encore très bien si plusieurs des modèles de LCA d'Airbus développés juste avant l'A380 auront le succès initialement attendu).[2670,2671]

7.464 L'une des raisons avancées par les États-Unis à l'appui de leur affirmation selon laquelle la prime de risque par projet indiquée dans le rapport Ellis est prudente est le fait qu'elle rend compte du risque associé à la détention d'un portefeuille bien diversifié de placements de capital-risque par opposition au risque associé au financement de projets de capital-risque individuels. Cependant, comme nous l'avons déjà noté, il y a des raisons de penser que le financement de capital-risque est intrinsèquement plus risqué que l'AL/FEM, même sous la forme d'un portefeuille de placements. En outre, nous ne savons pas très bien si le chiffre de 700 points de base que les États-Unis calculent à partir du "coût du financement de capital-risque"[2672] indiqué dans l'étude KSS prend en compte *uniquement* le risque associé au financement de capital-risque. Comme les Communautés européennes le font observer, KSS indique que ce "coût" comprend les "frais de gestion".

7.465 Les États-Unis considèrent les divers éléments de recoupement qu'ils ont présentés comme des preuves du caractère prudent allégué de la prime de risque par projet qu'ils proposent. Cependant, nous ne sommes pas convaincus qu'ils confirment entièrement les 700 points de base avancés par les États-Unis.

7.466 Premièrement, nous notons qu'il apparaît qu'il y a de bonnes raisons de penser que la prime de risque historique calculée par Ibbotson Associates pour les investissements dans des actions de grandes sociétés est surévaluée. Nous rappelons que les données d'Ibbotson Associates n'ont pas seulement été utilisées par les États-Unis pour vérifier par recoupement la prime de risque par projet qu'ils proposent, mais qu'elles ont également servi à l'établissement de la mesure **[***]**. Des estimations fondées sur des données *ex post* du type de celles utilisées par Ibbotson Associates dans sa base de données montrent que la prime de risque associée à une prise de participation peut être inférieure à 7,08 pour cent.[2673] Par ailleurs, M. Whitelaw indique que les ouvrages théoriques actuels mentionnent diverses raisons pour lesquelles l'écart historique entre le rendement du marché pour une prise de participation et le taux sans risque peut ne pas représenter une mesure appropriée de la prime de risque liée aux prises de participation attendue.[2674] Selon les Communautés européennes, un grand

---

[2669] P. Gompers and J. Lerner, "The venture capital revolution", Journal of Economic Perspectives, 15-2, pièce EC-677, page 145 (2001), cité dans le rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation, pièce EC-656 (RCC), paragraphe 18.

[2670] CE, DDOC, paragraphes 47 et 48; CE, réponse à la question n° 171 du Groupe spécial; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 142 du Groupe spécial.

[2671] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 171 du Groupe spécial, indiquant que la base de données CASE d'Airclaims montre qu'à la fin de 2006, Airbus avait livré 419 A330/A340 et 95 A340-500/600. Cependant, selon les renseignements sur les livraisons prévues fournies par les Communautés européennes, pièce EC-597 (RCES), il y a une différence importante entre les attentes d'Airbus en matière de livraisons au moment où ces LCA ont été lancés et la situation réelle enregistrée en 2006, les livraisons effectives étant nettement inférieures aux attentes.

[2672] Non souligné dans l'original.

[2673] M. Aswath Damodaran conclut que, sur la base de données *ex post*, la prime de risque sur actions devrait être de 4,8 pour cent. Aswath Damodaran, *Damodaran on Valuation*, pièce EC-678.

[2674] Rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCC), paragraphes 21 à 29, citant L. Calvet, M. Gonzalez-Eiras and P. Sodini, *Financial Innovation, Market Participation, and Asset Prices*, Journal of Financial and Quantitative Analysis, 2004, volume 39, pages 431 à 459; E. Fama and K. French, *The Equity Premium*, Journal of Finance, 2002, volume 57, pages 637 à 659; R. Jagannathan, E. McGrattan and A. Scherbina, *The*

nombre de travaux de recherche confirment aussi que des mesures historiques comme celles d'Ibbotson Associates surévaluent systématiquement la prime au-dessus du taux d'intérêt sans risque qui devrait être versé pour les prises de participation.[2675] Deuxièmement, nous sommes portés à souscrire au point de vue des Communautés européennes selon lequel la prime de risque de 8 pour cent indiquée dans la Décision concernant l'aide publique accordée à CASA est propre au contexte, car elle concerne le financement du développement d'aéronefs régionaux à un moment donné. Les Communautés européennes font valoir de façon convaincante que la prime de risque indiquée dans cette décision était élevée en raison de la forte surcapacité et de la faible demande dans l'industrie européenne des aéronefs régionaux au début des années 1990.[2676] Troisièmement, concernant le fait que les États-Unis s'appuient sur l'analyse **[***]** effectuée dans le cadre de l'appréciation critique du projet de l'A380 des pouvoirs publics britanniques, nous partageons l'avis des Communautés européennes selon lequel le fait que les pouvoirs publics britanniques n'ont pas pris en compte la façon dont les caractéristiques distinctives de remboursement de l'AL/FEM affectaient leur taux de recouvrement sape l'opinion des États-Unis selon laquelle l'appréciation étaye leur point de repère relatif au taux d'intérêt du marché et leur prime de risque par projet.[2677]

7.467 Nous notons également que la prime de risque sur actions utilisée par les Communautés européennes dans leur calcul du plafond relatif au coût des capitaux propres, qui se fonde sur des éléments de preuve scientifiques relativement récents, étaye le point de vue selon lequel l'estimation calculée dans le rapport Ellis est peut-être relativement élevée. Nous ne sommes pas non plus convaincus que les différences mentionnées par les États-Unis entre le prêt **[***]** et l'AL/FEM justifient la totalité de l'écart de **[***]** points de base entre la prime de risque par projet de 700 points de base calculée dans le rapport Ellis et la prime de risque de **[***]** points de base appliquée dans le contrat **[***]**.

Declining US Equity Premium, Federal Reserve Bank of Minneapolis Quarterly Review, 2000, volume 24, pages 3 à 19; M. Lettau, S. Ludvigson and J. Wachter, *The Declining Equity Premium: What Role Does Macroeconomic Risk Play?*, Review of Financial Studies, 2008, volume 21, pages 1653 à 1687; J. Siegel, *The Shrinking Equity Premium*, Journal of Portfolio Management, 1999, volume 26, pages 10 à 16.

[2675] CE, DDOC, paragraphe 63, citant L. Calvet, M. Gonzalez-Eiras and P. Sodini, 2004, "Financial Innovation, Market Participation, and Asset Prices", *Journal of Financial and Quantitative Analysis*, 39, pages 431 à 459; E. Fama and K. French, 2002, "The Equity Premium," *Journal of Finance*, 57, pages 637 à 659; M. Lettau, S. Ludvigson and J. Wachter, 2006, "The Declining Equity Premium: What Role Does Macroeconomic Risk Play?" *Review of Financial Studies*, forthcoming; J. Siegel, Fall 1999, "The Shrinking Equity Premium", *Journal of Portfolio Management*, 26, pages 10 à 16; R. Jagannathan, E. McGrattan and A. Scherbina, Fall 2000, "The Declining U.S. Equity Premium", *Federal Reserve Bank of Minneapolis Quarterly Review*, 24, pages 3 à 19; E. Dimson, P. Marsh and M. Staunton, 2003, "Global Evidence on the Equity Risk Premium", *Journal of Applied Corporate Finance*, 15, pages 27 à 38; W. Goetzmann and P. Jorion, 1999, "Global Stock Markets in the Twentieth Century", *Journal of Finance*, 54, pages 953 à 980; Elton, Edwin J., 1999, "Expected return, realized return, and asset pricing tests", *Journal of Finance*, 54, pages 1199 à 1220; Brown Stephen J., William N. Goetzmann and Stephen Ross, 1995, Survival, *Journal of Finance*, 50, pages 853 à 873; Mehra, Rajnish and Edward C. Prescott, 1985, The Equity Premium: A Puzzle, *Journal of Monetary Economics*, 15, pages 145 à 161; Kocherlakota, Narayana R., 1996, The Equity Premium: It's Still a Puzzle, *Journal of Economic Literature*, 34 (1), pages 42 à 71; Cochrane John H., 1997, Where is the market going? Uncertain facts and novel theories, *Economic Perspectives*, 21, pages 3 à 37; Siegel, Jeremy J. and Richard H. Thaler, 1997, Anomalies: The Equity Premium Puzzle, *Journal of Economic Perspectives*, 11 (1), pages 191 à 200; Burr, Barry B., 1998, 20% + again? Keep dreaming, *Pensions and Investments*, 26, pages 33 et 34; Benore, Charles, 1983, A survey of investor attitudes toward the electrical power industry, Paine Webber Mitchell Hutchens, Inc., New York; M. Siegel, Jeremy J., 1992, The equity premium: Stock and bond returns since 1802, *Financial Analysts Journal*, January/February, pages 28 à 38.

[2676] CE, DCE, paragraphes 194 à 199.

[2677] *Voir* le paragraphe 7.449 ci-dessus.

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

7.468 Enfin, nous notons que les États-Unis cherchent à appliquer une seule et même prime de risque par projet pour calculer les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché associés à tous les modèles de LCA développés par Airbus. Bien que les Communautés européennes n'aient pas contesté cet aspect des primes de risque par projet indiquées dans le rapport Ellis, nous ne sommes pas convaincus qu'il s'agisse de la meilleure approche pour déterminer la prime de risque par projet la plus appropriée pour *chacun* des contrats d'AL/FEM contestés. Divers éléments de preuve et arguments présentés par les parties indiquent que le risque associé au développement des LCA variera dans le temps en fonction de divers facteurs. Ces facteurs comprennent les conditions de concurrence dans la branche de production des aéronefs et les différences entre les niveaux de technologie associés au développement des différents modèles de LCA.[2678] Selon nous, une prime de risque par projet peut même varier dans le temps à cause des niveaux de risque que le secteur de la finance est disposé à accepter à différents moments de son propre cycle économique. De plus, si la prime de risque par projet est censée se rapporter au risque de défaut lié à l'AL/FEM accordée pour un projet de développement de LCA particulier, il semblerait que, toutes choses étant égales par ailleurs, elle devrait être plus élevée pour les premiers projets de développement de LCA, lorsque Airbus avait relativement moins d'expérience – ou, inversement, la prime de risque associée au développement d'un modèle ultérieur de LCA devrait être moindre compte tenu des résultats positifs antérieurs. Il apparaît que M. Ellis le reconnaît dans son rapport lorsqu'il explique que la prime de risque par projet de 700 points de base se rapporte à l'AL/FEM dans son ensemble, en affirmant qu'"une prime de risque de 40 pour cent ou de cet ordre de grandeur serait probablement assez appropriée pendant les premières années d'existence d'Airbus étant donné le risque élevé que présentaient l'AL/FEM et le remboursement par projet au cours des premières années d'existence de la société".[2679]

7.469 Les considérations qui précèdent nous amènent toutes à conclure que la prime de risque par projet proposée par les États-Unis n'est peut-être pas un indicateur approprié de la prime de risque par projet qu'un prêteur sur le marché demanderait à Airbus de payer en échange d'un financement selon des modalités et conditions identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM pour *tous* les contrats d'AL/FEM contestés. Selon nous, afin d'évaluer l'adéquation de la prime de risque par projet proposée par les États-Unis, il importe de tenir compte de la nature de chacun des différents projets de développement de LCA financés par les mesures d'AL/FEM contestées et des circonstances les entourant. Ainsi, en ce qui concerne les premiers modèles de LCA d'Airbus, à savoir l'A300 et l'A310, lorsque Airbus venait juste d'être créée, une prime de risque par projet calculée à partir du risque associé à l'investissement dans un portefeuille bien diversifié de placements de capital-risque nous semble être un indicateur raisonnable de la prime de risque par projet *minimale* qu'il serait approprié d'associer à un financement comparable à l'AL/FEM sur le marché. Cependant, pour les modèles ultérieurs de LCA d'Airbus, et en particulier l'A320, l'A330/A340, l'A330-200 et l'A340-500/600, la prime de risque par projet proposée par les États-Unis surévalue probablement la prime *maximale*, dont nous pensons, au vu des éléments de preuve qui nous ont été présentés, qu'elle serait appropriée; par contre, en raison des difficultés technologiques reconnues liées au projet de l'A380, il nous semble qu'il pourrait être raisonnablement considéré que la prime de risque par projet proposée par les États-Unis représente la *limite supérieure* de la prime de risque qu'un prêteur sur le marché demanderait à Airbus de payer pour un financement selon des modalités et conditions identiques ou similaires à celles des contrats d'AL/FEM concernant l'A380.

[2678] *Voir*, par exemple, CE, PCE, paragraphes 305 et 484 (indiquant le "risque associé au développement" – "le risque qu'Airbus ne concevra pas ni ne construira l'aéronef" et "le risque commercial" – "le risque qu'Airbus ne livrera pas suffisamment d'aéronefs finis pour rembourser le principal majoré des intérêts {de l'AL/FEM}"); et CE, DCE, paragraphes 195 à 198 (examinant les facteurs de risque qui affectaient apparemment la branche de production européenne des aéronefs régionaux entre 1991 et 1993).

[2679] Rapport Ellis, pièce US-80 (RCC), note de bas de page 28.

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

Prime de risque par projet proposée par les CE

7.470 Les Communautés européennes présentent leur propre prime de risque par projet, calculée par M. Whitelaw sur la base des rendements que les "fournisseurs partageant les risques" d'Airbus s'attendaient à obtenir du financement accordé aux fins du développement de l'A380.[2680] Selon les Communautés européennes, la jurisprudence de l'OMC confirme que le Groupe spécial devrait accorder la préférence à un point de repère relatif au taux d'intérêt du marché plus spécifique par rapport à un point de repère de nature plus générale. Ainsi, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de rejeter la prime de risque par projet plus générale proposée par les États-Unis au profit de leur propre prime, établie à partir des rendements attendus par les "fournisseurs partageant les risques" d'Airbus pour leur participation financière au même projet (A380) réalisé par la même société (Airbus) sur le même marché (LCA).[2681] Tout comme les États-Unis, les Communautés européennes proposent une seule et même prime de risque par projet pour chacune des mesures d'AL/FEM contestées, sauf en ce qui concerne l'A300 et l'A310, pour lesquels les Communautés européennes n'ont présenté aucun point de repère relatif au taux d'intérêt du marché. La valeur de la prime de risque par projet proposée par les Communautés européennes est inférieure **[***]** aux 700 points de base proposés par les États-Unis.

7.471 Les Communautés européennes avancent diverses raisons pour justifier le fait qu'elles s'appuient sur les contrats conclus avec des fournisseurs partageant les risques pour l'A380 d'Airbus afin de calculer une prime de risque par projet appropriée pour l'AL/FEM, y compris parce que, selon elles, ils sont largement utilisés dans la branche de production des LCA, contiennent des modalités et conditions similaires et présentent un risque comparable. En particulier, les Communautés européennes affirment que le "financement assuré par des fournisseurs partageant les risques est une importante source de financement pour le développement des aéronefs d'Airbus et de Boeing", et allèguent qu'il couvre "selon les estimations, 60 pour cent des coûts de développement du Boeing 787".[2682] Par ailleurs, les Communautés européennes notent que dans le cas tant de l'AL/FEM que du financement assuré par des fournisseurs partageant les risques, une partie finance une fraction des coûts de développement en échange d'un remboursement sur les recettes générées par la livraison d'aéronefs, et non sur les bénéfices.[2683] En fait, à cet égard, M. Whitelaw affirme que "les modalités des accords conclus avec des fournisseurs partageant les risques sont similaires à celles des {contrats d'AL/FEM conclus avec les} États membres"[2684], en notant toutefois que les fournisseurs partageant les risques sont confrontés à deux sources de risque auxquelles ne font pas face les États membres des CE, à savoir l'incertitude concernant leurs propres coûts de développement et l'incertitude quant au moment où les remboursements seront effectués.[2685]

7.472 La méthode utilisée par M. Whitelaw pour calculer la prime de risque par projet proposée comporte les étapes suivantes: i) calculer le taux de rentabilité interne anticipé pour chaque contrat faisant partie d'un échantillon choisi de contrats concernant l'A380 conclus avec des fournisseurs partageant les risques; ii) calculer le taux de rentabilité interne moyen pondéré des contrats compris dans l'échantillon; et iii) soustraire le taux d'intérêt associé, dans le rapport Ellis, à l'emprunt d'État moyen sans risque et la prime de risque générale moyenne pour les emprunts de société applicable à

[2680] Rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCES), paragraphes 36 à 54; rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation, pièce EC-656 (RCES), paragraphes 21 à 36.

[2681] CE, DDONC, paragraphe 89, faisant référence au rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs* (les Communautés européennes n'ont cité aucun paragraphe).

[2682] CE, PCE, paragraphe 501.

[2683] Rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 36.

[2684] Communautés européennes, déclaration orale confidentielle à la première réunion avec le Groupe spécial (ci-après "CE, PDOC"), paragraphe 23.

[2685] CE, PDOC, paragraphe 23.

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

Airbus en 2001, de manière à obtenir la prime de risque par projet.[2686] M. Whitelaw a donc d'abord choisi un échantillon de contrats avec des fournisseurs partageant les risques. Pour chaque contrat choisi, il a calculé le taux de rentabilité interne, qui correspondait au taux d'actualisation égalisant la valeur actuelle de l'investissement des fournisseurs partageant les risques dans les travaux de développement de l'A380 et la valeur actuelle du remboursement anticipé de ces coûts de développement par Airbus. Il a ensuite calculé la rentabilité moyenne pondérée des contrats choisis pour obtenir un seul taux de rentabilité global servant de repère pour l'A380. M. Whitelaw justifie le calcul d'un seul taux de rentabilité pour l'ensemble de l'AL/FEM destinée à l'A380 comme suit:

> "{a}u moment du lancement de l'A380, Airbus était contrôlée à 80 pour cent par EADS et le regroupement des entités d'Airbus GIE en une seule, Airbus S.A.S., était en cours. Par conséquent, des taux par pays sont moins justifiés. Par ailleurs, en raison de la création de l'euro et de la Banque centrale européenne, les taux sans risque de la France, de l'Allemagne et de l'Espagne se rapprochaient les uns des autres et celui du Royaume-Uni était quasiment identique à la moyenne des trois autres."[2687]

7.473 Pour obtenir finalement la prime de risque par projet, M. Whitelaw a soustrait le taux sans risque indiqué dans le rapport Ellis et le taux général moyen des emprunts de société applicable à Airbus figurant dans ce même rapport du taux de rentabilité unique calculé pour l'ensemble des contrats d'AL/FEM concernant l'A380.

7.474 Les Communautés européennes mentionnent trois autres éléments de recoupement pour confirmer la prime de risque par projet qu'elles proposent. Leurs arguments concernant deux de ces éléments, l'accord de financement **[***]** et le plafond relatif au coût des capitaux propres, ont déjà été exposés et examinés.[2688] Le troisième élément est l'analyse **[***]** réalisée par le DTI dans le cadre de l'appréciation critique du projet de l'A380 par les pouvoirs publics britanniques, telle qu'elle a été modifiée et réinterprétée par M. Whitelaw.[2689] Cette mesure est présentée et examinée par les parties dans leurs communications RCES.[2690]

7.475 Les États-Unis estiment que la prime de risque par projet proposée par les Communautés européennes n'est pas fiable pour plusieurs raisons. Premièrement, ils font valoir que les Communautés européennes n'ont pas présenté des éléments de preuve suffisants pour étayer la prime de risque proposée, notant qu'elles n'ont soumis que cinq pages d'un seul contrat entre un fournisseur partageant les risques et Airbus.[2691] Deuxièmement, les États-Unis font valoir que l'échantillon de contrats avec des fournisseurs partageant les risques utilisé par M. Whitelaw est sélectif, biaisé et trop petit, de sorte que les calculs de M. Whitelaw sont sujets à des erreurs.[2692] Par exemple, dans son rapport, M. Ellis déclare que "{l}e biais dans l'échantillonnage causé par l'environnement économique particulier de ces fournisseurs de l'A380 est suffisant pour rendre inutilisable l'analyse Whitelaw, sans parler de l'inclusion importante dans ce petit échantillon de fournisseurs subventionnés".[2693] Troisièmement, d'après le rapport Ellis, les renseignements limités fournis par les Communautés européennes sur les conditions de remboursement de l'un des contrats avec des fournisseurs partageant

---

[2686] Rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 39.

[2687] Rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCC), note de bas de page 31.

[2688] *Voir* les paragraphes 7.452, 7.453 et 7.459 ci-dessus.

[2689] CE, DCE, paragraphe 357; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 215 du Groupe spécial.

[2690] *Voir aussi* le rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation, pièce EC-656 (RCES), paragraphes 40 à 45.

[2691] États-Unis, DDOC, paragraphe 31; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 171 du Groupe spécial; réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534a (RCC), page 22.

[2692] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534a (RCC), pages 21 et 22.

[2693] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534a (RCC), page 28.

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

les risques, encore qu'ils ne soient absolument pas suffisants pour évaluer de façon satisfaisante les risques relatifs, montrent que ce contrat présente un risque bien moindre que les contrats d'AL/FEM. Dans son rapport, M. Ellis fait donc valoir que le risque moindre lié aux contrats avec des fournisseurs a pour effet de nettement fausser à la baisse la prime de risque par projet calculée par M. Whitelaw.[2694]

7.476 Mis à part leurs conditions de remboursement différentes, M. Ellis indique dans son rapport une autre caractéristique alléguée des contrats avec des fournisseurs partageant les risques qui témoigne de l'acceptation d'un niveau de risque plus faible que celui associé à l'AL/FEM, à savoir les obligations d'achat minimum contractées par Airbus. À l'appui de cette affirmation, M. Ellis se fonde sur un rapport de l'agence de notation Fitch Ratings qui semble indiquer que bon nombre des fournisseurs d'Airbus sont protégés des risques par des engagements contractuels qui obligent Airbus à effectuer des achats minimums de fournitures et à assumer en conséquence une partie du risque de retard ou d'échec du projet.[2695] M. Ellis fait également valoir dans son rapport que, pour diverses raisons, les taux de rentabilité interne des contrats avec des fournisseurs sont généralement inférieurs aux taux de rentabilité réels attendus des fournisseurs. Cet avis se fonde sur l'affirmation selon laquelle le rendement attendu d'un projet de fabrication inclut généralement un certain nombre de sources potentielles de rendement, telles que des possibilités commerciales futures, qui font que le rendement attendu du projet dépasse le taux de rentabilité interne calculé et que le risque associé au projet diminue. Les entreprises appliquent aussi des stratégies de soumission telles que le prix offert pour un contrat particulier peut tenir compte d'autres possibilités offertes par le même client. De même, contrairement aux capitaux fournis par des banques ou des institutions financières, les capitaux d'un fournisseur sont liés à l'intrant qu'il fabrique. Comme les fournisseurs ont moins de choix que les investisseurs, le taux de rentabilité qu'ils demandent sera inférieur à celui exigé par les investisseurs.[2696] M. Ellis est aussi d'avis que de nombreux fournisseurs ont obtenu un financement des pouvoirs publics pour financer le coût de leur participation au projet de l'A380, ce qui signifie que les rendements de leurs contrats ne peuvent pas être considérés comme des rendements entièrement commerciaux.[2697] Enfin, les États-Unis souscrivent à l'argument du Brésil selon lequel l'AL/FEM réduit le risque associé à Airbus elle-même et, par conséquent, pour cette seule raison, fausse le point de repère relatif aux fournisseurs partageant les risques.[2698]

7.477 Les États-Unis rejettent l'affirmation selon laquelle les éléments de recoupement proposés par les Communautés européennes étayent leur prime de risque par projet. Les arguments des États-Unis concernant l'accord de financement **[***]** et le plafond relatif au coût des capitaux propres ont été exposés et examinés précédemment.[2699] Les États-Unis formulent aussi deux objections à l'encontre de l'analyse **[***]** révisée des pouvoirs publics britanniques figurant dans le rapport présenté à titre de réfutation par M. Whitelaw.[2700] En particulier, ils font valoir qu'en présentant ces renseignements, les Communautés européennes proposaient de nouveaux éléments de preuve factuels, non à titre de réfutation, mais pour essayer d'étayer leur critique erronée du point de repère proposé par les États-Unis. Ces derniers estiment que la présentation de ces éléments de preuve est contraire au paragraphe 15 des procédures de travail du Groupe spécial et, en conséquence, ils demandent au Groupe spécial de rejeter ces nouveaux éléments de preuve ainsi que l'argument formulé par les Communautés européennes sur la base de ces mêmes éléments de preuve. La deuxième objection des

[2694] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534 (RCES), pages 23 et 24.
[2695] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534 (RCES), page 23.
[2696] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534 (RCES), page 25; États-Unis, DCE, paragraphes 115 à 118.
[2697] Réponse de M. Ellis au rapport Whitelaw, pièce US-534 (RCES), page 24.
[2698] États-Unis, DDOC, paragraphe 40.
[2699] *Voir* les paragraphes 7.454, 7.458 et 7.460 ci-dessus.
[2700] États-Unis, DDOC, paragraphes 23 et 24.

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

États-Unis est liée au fait qu'ils ne sont pas en mesure de vérifier l'exactitude des nouveaux renseignements fournis dans le rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation.[2701]

7.478 Les Communautés européennes rejettent les critiques des États-Unis.[2702] M. Whitelaw répond aux critiques des États-Unis concernant l'échantillonnage des contrats avec des fournisseurs partageant les risques en affirmant que l'échantillon utilisé comprenait 100 pour cent des contrats pour lesquels un taux de rentabilité interne pouvait être calculé. En outre, M. Whitelaw note que le montant total convenu des coûts de développement de l'A380 supportés par les fournisseurs partageant les risques inclus dans l'échantillon représente 42,09 pour cent de la valeur totale des coûts de développement couverts par tous les contrats concernant l'A380 conclus avec des fournisseurs partageant les risques.[2703] Deuxièmement, faisant surtout référence aux éléments de preuve RCES, les Communautés européennes font valoir qu'il n'y a que de légères différences entre les conditions de remboursement des contrats avec des fournisseurs partageant les risques et celles de l'AL/FEM, et que ces différences sont compensées par deux sources de risque auxquelles ne font pas face les États membres, à savoir le risque de dépassement des coûts et le risque concernant le moment où ils reçoivent les remboursements.[2704] Les Communautés européennes rejettent aussi le fait que les États-Unis se fondent sur le rapport de l'agence de notation Fitch Ratings, faisant valoir que cette dernière ne savait pas si les fournisseurs de l'A380 avaient obtenu des engagements d'achat minimum.[2705] Troisièmement, les Communautés européennes rejettent l'idée selon laquelle les fournisseurs partageant les risques ne sont pas des opérateurs à part entière du marché. De plus, selon les Communautés européennes, l'idée que les fournisseurs partageant les risques ont moins de possibilités d'investir leurs capitaux que des investisseurs tels que des banques et des fonds de pension est dénuée de pertinence. Selon les Communautés européennes, ce qui importe, c'est que les fournisseurs partageant les risques constituent d'autres sources de financement aux conditions du marché. De même, les Communautés européennes ne voient aucune raison de penser que la perspective d'obtenir des contrats futurs avec Airbus aurait influé sur les modalités des accords conclus avec les fournisseurs. À cet égard, elles allèguent que les États-Unis ne présentent aucun élément de preuve à l'appui de cet argument et elles ne voient aucun marché de remplacement pour le type de produits vendus par les fournisseurs partageant les risques, ni rien qui les incite à réduire leurs rendements.[2706] Quatrièmement, les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont 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, les Communautés européennes font valoir que, même si c'était le cas, la modification du taux servant de repère qui en résulterait serait négligeable.[2707] Cinquièmement, s'agissant de l'argument selon lequel l'AL/FEM réduit le risque associé à Airbus, les Communautés européennes font valoir qu'il n'existe aucun élément de preuve étayant l'hypothèse selon laquelle les fournisseurs partageant les risques accepteraient des rendements moindres compte tenu de la possibilité qu'Airbus reçoive une AL/FEM à des conditions et pour des montants dont ils n'ont pas connaissance.[2708]

7.479 Ayant examiné de près et considéré attentivement les arguments et contre-arguments détaillés des parties et les diverses études économiques et opinions d'experts qui ont été présentés, nous

[2701] États-Unis, Appendice RCES de États-Unis, DDOC (ci-après "États-Unis, DDOC-Appendice RCES"), paragraphe 24.
[2702] CE, PDONC, paragraphes 14 à 17.
[2703] CE, DDO (RCES), paragraphes 84 à 88.
[2704] CE, DDO (RCES), paragraphes 78 à 80; CE, PDOC, paragraphe 23.
[2705] CE, DDO (RCES), paragraphe 83.
[2706] CE, DDO (RCES), paragraphes 94 à 97.
[2707] CE, DDO (RCES), paragraphes 89 à 91.
[2708] CE, DDONC, paragraphe 14; CE, DDO (RCES), paragraphe 92.

pensons que la prime de risque par projet proposée par les Communautés européennes comporte un certain nombre d'insuffisances qui, selon nous, impliquent qu'elle sous-estime le niveau approprié de risque par projet qui peut raisonnablement être associé à l'AL/FEM pour ce qui est de toutes les mesures contestées.

7.480 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. Cependant, nous ne sommes pas convaincus que la prime de risque par projet proposée par les Communautés européennes soit calculée à partir de données possédant ces caractéristiques. Tout d'abord, nous notons que M. Whitelaw a utilisé des renseignements provenant uniquement d'un échantillon des contrats avec des fournisseurs partageant les risques pour calculer la prime de risque par projet proposée.[2709] Même si M. Whitelaw affirme que les contrats utilisés représentaient 100 pour cent de ceux pour lesquels un taux de rentabilité interne pouvait être calculé, nous n'avons aucun moyen de vérifier cette affirmation parce que les Communautés européennes n'ont présenté aucune, ou presque, des données correspondantes utilisées dans les calculs de M. Whitelaw. En particulier, les Communautés européennes ont fourni un tableau résumant divers renseignements tirés des contrats avec des fournisseurs partageant les risques qui faisaient partie de l'échantillon, ainsi que cinq pages d'un de ces contrats.[2710] Même en se fondant uniquement sur le nombre de contrats avec des fournisseurs partageant les risques qui faisaient effectivement partie de l'échantillon, nous estimons que cela est nettement insuffisant pour étayer les affirmations des Communautés européennes concernant la prime de risque par projet appropriée. Par ailleurs, nous notons que le seul contrat que les Communautés européennes ont présenté montre qu'il y a au moins une différence importante entre les conditions de remboursement prévues par ce contrat et celles de l'AL/FEM dont nous estimons qu'elle réduit son niveau de risque relatif.[2711] Nous sommes également d'avis que les arguments des États-Unis donnant à entendre que les fournisseurs partageant les risques étaient incités à réduire leurs taux de rentabilité attendus ne sont pas dénués de fondement du point de vue de la logique.[2712] Nous partageons en outre le point de vue exprimé par le Brésil et les États-Unis selon lequel le 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. De plus, l'analyse de rentabilité de l'A380 d'Airbus renferme des renseignements qui semblent indiquer que la contribution des participants partageant les risques au projet de l'A380 ne s'est peut-être pas faite strictement aux conditions du marché dans tous les cas.[2713]

7.481 Ainsi, malgré ses qualités, les lacunes des éléments de preuve sur lesquels M. Whitelaw s'est appuyé pour calculer la prime de risque par projet proposée par les Communautés européennes et les

---

[2709] Nous notons qu'il apparaît que dans sa réponse au rapport Whitelaw, M. Ellis affirme que l'échantillon de contrats avec des fournisseurs partageant les risques utilisé par M. Whitelaw a été choisi parmi des "milliers" de contrats. Réponse de M. Ellis à M. Whitelaw, pièce US-534a (RCC), page 22.

[2710] Rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCES), pièce 1; et contrat relatif à l'A380 avec des fournisseurs partageant les risques, pièce EC-117 (RCES).

[2711] Comparer les dispositions en matière de remboursement du contrat relatif à l'A380 avec des fournisseurs partageant les risques, pièce EC-177 (RCES) avec, par exemple, le contrat britannique d'AL/FEM concernant l'A380, annexe 3, paragraphe 3, pièce US-79 (RCC).

[2712] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 174 du Groupe spécial.

[2713] Pièce EC-362 (RCES), page 29. De même, dans sa réponse au rapport Whitelaw, M. Ellis affirme qu'un certain nombre des fournisseurs utilisés dans l'analyse de M. Whitelaw ont 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". Rapport Ellis présenté en réponse au rapport Whitelaw, pièce US-534 (RCES), page 24.

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

différences significatives existant entre les risques assumés par les fournisseurs partageant les risques et ceux assumés par les pouvoirs publics des États membres des CE nous amènent à conclure que la prime de risque par projet des Communautés européennes concernant l'A380 n'est pas fiable et sous-évalue la prime de risque qu'un opérateur du marché aurait raisonnablement demandé à Airbus de payer pour un financement à des conditions identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM pour ce modèle particulier de LCA. En outre, nous notons que, tout comme les États-Unis, les Communautés européennes cherchent à appliquer une seule et même prime de risque par projet pour calculer les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché associés à tous les modèles de LCA développés par Airbus. Pour les raisons déjà exposées, nous ne sommes pas convaincus qu'il s'agisse de la meilleure approche pour déterminer la prime de risque par projet la plus appropriée pour chacun des contrats d'AL/FEM contestés.[2714] Comme nous l'avons observé dans le contexte de notre évaluation de la prime de risque par projet proposée par les États-Unis, afin d'évaluer l'adéquation d'une prime de risque par projet pour un financement comparable à l'AL/FEM sur le marché, il importe de tenir compte de la nature de chacun des différents projets de développement de LCA financés par les mesures d'AL/FEM contestées et des circonstances les entourant. Par conséquent, même si nous jugeons raisonnable de conclure que les premiers modèles de LCA d'Airbus, à savoir l'A300 et l'A310, auraient nécessité une prime de risque par projet au moins équivalente à la prime de risque par projet proposée par les États-Unis, pour les modèles ultérieurs de LCA d'Airbus et, en particulier, l'A320, l'A330/A340, l'A330-200 et l'A340-500/600, la prime de risque par projet proposée par les États-Unis surévalue probablement la prime de risque par projet maximale dont nous pensons, au vu des éléments de preuve qui nous ont été présentés, qu'elle serait appropriée. En revanche, nous constatons que la prime de risque par projet proposée par les Communautés européennes pour les mêmes modèles sous-estime la prime de risque par projet raisonnable qu'un prêteur sur le marché aurait demandé à Airbus de payer pour un financement selon des modalités et conditions identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM pour tous ces modèles de LCA, ainsi que pour l'A380.

Conclusion sur la question de savoir si les contributions financières confèrent un avantage

7.482 Nous rappelons qu'afin de déterminer si les contributions financières attribuées au titre des accords d'AL/FEM confèrent un avantage à Airbus, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, nous devons nous attacher à déterminer si l'AL/FEM place Airbus dans une situation plus avantageuse que ce ne serait par ailleurs le cas si elle devait trouver un financement selon des modalités et conditions identiques ou similaires sur le marché. Compte tenu des arguments avancés par les parties et des circonstances particulières du présent différend, nous jugeons approprié de trancher cette question en examinant si le coût des contrats d'AL/FEM contestés pour Airbus est inférieur au coût qu'Airbus aurait à supporter si elle cherchait à obtenir un financement selon des modalités et conditions identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM auprès de prêteurs sur le marché.[2715]

7.483 S'agissant du coût de l'AL/FEM pour Airbus, nous avons constaté que les estimations proposées par les Communautés européennes, avant les effets allégués de l'imposition, sont dans la quasi-totalité des cas une base appropriée pour effectuer la comparaison nécessaire, compte tenu du fait que nous estimons qu'elles représentent le taux de rentabilité *maximal* que les pouvoirs publics des États membres des CE pouvaient raisonnablement s'attendre à obtenir au moment où ils ont conclu les contrats d'AL/FEM. Dans un cas, nous nous sommes fondés sur les taux de rentabilité proposés par

[2714] *Voir* le paragraphe 7.468 ci-dessus.
[2715] *Voir* le paragraphe 7.401 ci-dessus.

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

les États-Unis[2716], et dans un autre cas, nous avons nous-mêmes identifié la valeur la plus appropriée.[2717]

7.484 En ce qui concerne les six mesures d'AL/FEM relatives à l'A300 et à l'A310 pour lesquelles les Communautés européennes n'ont pas présenté d'estimation des taux de rentabilité pertinents, nous pensons que les estimations de **[***]** pour chaque contrat proposées par les États-Unis rendent fidèlement compte des attentes des pouvoirs publics des États membres des CE concernant ces contrats. À cet égard, nous notons que même si les Communautés européennes ont présenté de nombreux arguments à plusieurs niveaux sur les questions entourant les taux de rentabilité effectifs associés à l'AL/FEM, elles n'ont à aucun moment spécifiquement contesté l'allégation relative au taux d'intérêt **[***]** formulée par les États-Unis en relation avec ces contrats. Par ailleurs, nous n'avons rien constaté dans les accords pertinents qui affaiblissait l'argument selon lequel les pouvoirs publics des États membres des CE ne s'attendaient pas à obtenir un rendement particulier pour le remboursement intégral de leurs contributions au titre de l'AL/FEM pour l'A300 et l'A310 au moment où ils ont conclu les contrats correspondants.[2718]

7.485 Cependant, en ce qui concerne le coût d'un financement comparable à l'AL/FEM sur le marché, nous avons constaté qu'aucune des propositions faites par les parties concernant la prime de risque par projet appropriée ne pouvait raisonnablement constituer le critère parfait sur la base duquel déterminer si tous les contrats d'AL/FEM contestés conféraient un avantage. S'agissant tout d'abord de l'AL/FEM accordée pour l'A300 et l'A310, nous avons constaté que la prime de risque par projet proposée par les États-Unis représentait un indicateur raisonnable de la prime de risque par projet *minimale* qu'il serait approprié d'associer à un financement comparable à l'AL/FEM sur le marché. Nous rappelons que les Communautés européennes n'ont proposé aucune prime de risque par projet de substitution pour ces modèles de LCA d'Airbus. Il s'ensuit que le taux d'intérêt du marché approprié pour déterminer si les contrats d'AL/FEM conclus par les pouvoirs publics français, allemands et espagnols pour ces modèles de LCA d'Airbus confèrent un avantage est le point de repère relatif au taux d'intérêt du marché proposé par les États-Unis qui, selon nous, représente une estimation raisonnable du taux d'intérêt le plus bas qu'un prêteur sur le marché aurait demandé pour financer les mêmes projets de LCA selon des modalités et conditions comparables à celles de l'AL/FEM.

7.486 S'agissant des modèles de LCA développés entre l'A310 et l'A380, nos constatations sur la prime de risque par projet appropriée nous amènent à conclure que les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché les plus appropriés sur la base desquels déterminer si les mesures d'AL/FEM contestées conféraient un avantage se situent dans la fourchette des taux d'intérêt proposés par les deux parties – c'est-à-dire au-dessus des points de repère relatifs au taux d'intérêt proposés par les Communautés européennes, mais au-dessous des points de repère avancés par les États-Unis.

7.487 Enfin, nous rappelons que nous avons constaté qu'il pouvait raisonnablement être considéré que la prime de risque par projet proposée par les États-Unis pour l'A380 représentait la limite supérieure de la prime de risque qu'un prêteur sur le marché demanderait à Airbus de payer pour un financement comparable à l'AL/FEM; en revanche, nous considérons que la prime de risque par projet proposée par les Communautés européennes sous-évalue le niveau de risque approprié associé au financement d'un tel projet selon des modalités et conditions comparables à celles de l'AL/FEM. En conséquence, nous constatons que les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché les plus

[2716] *Voir* les paragraphes 7.416 à 7.422 ci-dessus.
[2717] *Voir* les paragraphes 7.423 et 7.424 ci-dessus.
[2718] *Voir* l'Accord de 1969 sur l'A300, articles 6 et 7; le Protocole d'accord français sur l'A300, article 5, pièce EC-603 (RCC); l'Accord de 1981 sur l'A310, article 9, pièce EC-942 (RCC). Nous notons que ce dernier accord prévoyait le versement de redevances une fois le principal du prêt remboursé.

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

appropriés sur la base desquels déterminer si les contrats d'AL/FEM concernant l'A380 contestés conféraient un avantage se situent dans la fourchette allant des taux d'intérêt supérieurs à ceux proposés par les Communautés européennes jusqu'aux valeurs proposées par les États-Unis.

7.488 Il est possible de présenter nos constatations spécifiques sous la forme du tableau ci-après:

Tableau 7 – Comparaison des taux de rentabilité de l'AL/FEM et des taux de rentabilité du marché

	Contrat d'AL/FEM	Taux de rentabilité[2719] de l'AL/FEM	Taux de rentabilité[2720] du marché	Écart
FRANCE	**A300**	**0%**	**au moins 16,52%**	**au moins 16,52%**
	A310	**0%**	**au moins 18,88%**	**au moins 18,88%**
	A320	**[***]**	**supérieur à 13,49%[2721] mais inférieur à 20,49%**	**supérieur à [***] + [[RCES]][2722] mais inférieur à [***]**
	A330/A340	**[[RCES]]**	**supérieur à 10,86%[2722] mais inférieur à 17,22%**	**supérieur à [[RCES]][2723] mais inférieur à [[RCES]][2724]**
	A330-200	**[***]**	**supérieur à 9,2%[2722] mais inférieur à 17,22%**	**supérieur à [[RCES]][2725] mais inférieur à [***]**
	A340-500/600	**[***]**	**supérieur à 7,47%[2722] mais inférieur à 14,47%**	**supérieur à [***] + [[RCES]][2723] mais inférieur à [***]**
	A380	**[***]**	**supérieur à 6,89%[2722] et jusqu'à 13,89%**	**de ([***] + [[RCES]][2723]) à [***]**
ALLEMAGNE	**A300**	**0%**	**au moins 15,18%**	**au moins 15,18%**
	A310	**0%**	**au moins 13,99%**	**au moins 13,99%**
	A320	**[***]**	**supérieur à 8,95%[2722] mais inférieur à 15,95%**	**supérieur à ([***] + [[RCES]][2723]) mais inférieur à [***]**

[2719] Voir plus haut le tableau 5.

[2720] Tous les chiffres de cette colonne qui ne sont pas assortis d'une note de bas de page sont repris du tableau 6.

[2721] Ce chiffre est censé représenter le point de repère relatif au taux d'intérêt du marché proposé par les Communautés européennes. Toutefois, comme ces dernières ont désigné leurs points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché comme RCES, ils ne peuvent pas être divulgués dans le texte de notre rapport. Afin de donner une idée approximative de la fourchette pertinente des points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché, nous avons remplacé le point de repère relatif au taux d'intérêt du marché des CE fondé sur des RCES par les "taux d'emprunt de société généraux fondés sur le marché applicables aux sociétés Airbus" mentionnés dans la pièce 6 du rapport Ellis (sur lesquels, notons-nous, les Communautés européennes se sont appuyées pour établir leurs points de repère). Voir, par exemple, le rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 40. Dans tous les cas, le point de repère relatif au taux d'intérêt du marché effectif proposé par les Communautés européennes était supérieur de moins de **[***]** des 700 points de base à la valeur pertinente des "taux d'emprunt de société généraux fondés sur le marché applicables aux sociétés Airbus" mentionnés dans la pièce 6 du rapport Ellis.

[2722] Ce chiffre RCES est la prime de risque par projet calculée par les Communautés européennes, qui apparaît dans les pièces 2 et 3 du rapport Whitelaw, pièce EC-11 (RCES).

[2723] 10,86% plus la prime de risque par projet proposée par les Communautés européennes, moins le taux de rentabilité **[[**RCES**]]** indiqué dans la deuxième colonne.

[2724] 17,86% moins le taux de rentabilité **[[**RCES**]]** indiqué dans la deuxième colonne.

[2725] 9,2% plus la prime de risque par projet proposée par les Communautés européennes, moins **[***]**.

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

	Contrat d'AL/FEM	Taux de rentabilité[2719] de l'AL/FEM	Taux de rentabilité[2720] du marché	Écart
	A330/A340	**[***]**	**supérieur à 7,52%[2722] mais inférieur à 14,52%**	**supérieur à ([***] + [[RCES]][2723]) mais inférieur à [***]**
	A380	**[***]**	**supérieur à 6,75%[2722] et jusqu'à 13,75%**	**de ([***] + [[RCES]][2723]) à [***]**
ESPAGNE	**A300**	**0%**	**au moins 16,60%**	**au moins 16,60%**
	A310	**0%**	**au moins 18,88%**	**au moins 18,88%**
	A320	**[***]**	**supérieur à 17,52%[2722] mais inférieur à 24,52%**	**supérieur à ([***] + [[RCES]][2723]) mais inférieur à [***]**
	A330/A340	**[***]**	**supérieur à 14,19%[2722] mais inférieur à 21,19%**	**supérieur à ([***] + [[RCES]][2723]) mais inférieur à [***]**
	A340-500/600	**[***]**	**supérieur à 8,29%[2722] mais inférieur à 15,29%**	**supérieur à ([***] + [[RCES]][2723]) mais inférieur à [***]**
	A380	**[***]**	**supérieur à 7,07%[2722] et jusqu'à 14,07%**	**de ([***] + [[RCES]][2723]) à [***]**
ROYAUME-UNI	**A320**	**[***]**	**supérieur à 12,59%[2722] mais inférieur à 19,59%**	**supérieur à ([***] + [[RCES]][2723]) mais inférieur à [***]**
	A330/A340	**[***]**	**supérieur à 10,97%[2722] mais inférieur à 17,97%**	**supérieur à ([***] + [[RCES]][2723]) mais inférieur à [***]**
	A380	**[***]**	**supérieur à 6,54%[2722] et jusqu'à 13,54%**	**de [[RCES]][2726] à [***]**

7.489 Selon les États-Unis, toutes les contributions au titre de l'AL/FEM accordées à Airbus à un taux d'intérêt nul ne cherchent pas à obtenir un taux de rentabilité commercial et doivent par conséquent conférer un avantage.[2727] Bien qu'il ne soit pas nécessaire, pour résoudre le présent différend, de déterminer si, de façon générale, les États-Unis ont raison[2728], il est possible de confirmer à partir du tableau ci-dessus que dans les cas où une AL/FEM a été accordée à Airbus sans intérêt, le même financement n'aurait pu être obtenu sur le marché qu'à des taux d'intérêt positifs. Nous constatons donc que les contributions financières mises à disposition dans le cadre des accords sur l'A300 et l'A310 et des contrats espagnols concernant l'A320 et l'A330/A340 ont conféré un avantage à Airbus et constituent donc des subventions au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.

[2726] 6,54% plus la prime de risque par projet proposée par les Communautés européennes, moins **[***]**.

[2727] États-Unis, PCE, paragraphes 184 (contrats concernant l'A300 et l'A310), 198 et 200 (contrat espagnol de 1992 concernant l'A320), 223 et 225 (contrat espagnol concernant l'A330/A340), affirmant qu'un tel résultat découle de la constatation formulée par le Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, selon laquelle les prêts consentis au titre du programme Partenariat technologique Canada conféraient un avantage parce qu'ils avaient "pour politique de ne pas chercher à obtenir un taux de rentabilité commercial". Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphes 9.313 à 9.315.

[2728] Il n'empêche qu'à notre avis il serait extraordinaire et fort peu probable qu'un financement aux conditions du marché accordé pour le développement de LCA ait un taux de rentabilité nul pour le prêteur.

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

7.490 Nous parvenons à la même conclusion en ce qui concerne toutes les autres mesures d'AL/FEM contestées. En effet, même si l'on s'appuie sur les propres estimations des Communautés européennes concernant les taux de rentabilité et les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché, il est clair que les contributions financières fournies sous la forme d'une AL/FEM ont conféré un avantage à Airbus.[2729] Par ailleurs, si nous n'avions pas rejeté les taux de rentabilité de l'AL/FEM ajustés compte tenu de l'imposition que les Communautés européennes ont proposés, nous serions également parvenus à la même conclusion pour tous les contrats d'AL/FEM à l'exception du contrat français concernant l'A330-200.

7.491 Les Communautés européennes font valoir que le fait que les taux d'intérêt associés aux mesures d'AL/FEM contestées puissent être inférieurs à ceux qui s'attacheraient à des instruments de financement comparables sur le marché ne signifie pas nécessairement qu'ils confèrent un avantage. Selon les Communautés européennes, les obligations d'intérêt public inscrites dans la "plupart"[2730] des contrats pertinents doivent également être prises en compte. En particulier, les Communautés européennes soutiennent que les mesures d'AL/FEM contestées peuvent renfermer des obligations d'intérêt public qui n'existent pas dans les prêts commerciaux.[2731] Elles expliquent donc que "pour pouvoir comparer sur les mêmes bases un prêt FEM et un prêt commercial, le prix effectif payé au titre du prêt FEM doit prendre en compte les obligations additionnelles imposées au bénéficiaire qui n'existeraient pas dans le cas d'un prêt commercial. En échange de l'acceptation de ces obligations, les constructeurs associés/sociétés nationales d'Airbus, en tant qu'opérateurs commerciaux, s'attendraient logiquement à payer moins pour d'autres éléments du contrat FEM".[2732] Les Communautés européennes estiment que si l'on prenait en compte les coûts associés à ces obligations d'intérêt public, il serait nécessaire d'ajuster notablement les taux de rentabilité associés aux contrats d'AL/FEM contestés pour les fixer à un niveau qui "remet{trait} en question l'existence de l'avantage *de minimis* indiqué" par les valeurs calculées dans le rapport Whitelaw et le rapport de l'ITR.[2733]

7.492 Les États-Unis font valoir que l'invocation par les Communautés européennes de l'existence alléguée d'obligations d'intérêt public pour relever les taux de rentabilité effectifs associés aux contrats d'AL/FEM est "extrêmement vague et non étayée par des éléments de preuve".[2734] De plus, ils estiment que même si la position des Communautés européennes était justifiée d'un point de vue théorique, il ne serait pas approprié de tenir compte de prétendues obligations associées à l'AL/FEM tout en faisant abstraction d'autres obligations et coûts associés au financement commercial (par exemple commissions bancaires, honoraires des organismes de réglementation et des agences de notation, et frais afférents aux employés exerçant régulièrement des activités liées au financement).[2735]

7.493 Il y a un principe bien établi du règlement des différends à l'OMC qui veut que la partie qui établit un fait, une allégation ou un moyen de défense particulier doive présenter des éléments de preuve et/ou des arguments juridiques pour en apporter la preuve.[2736] En l'espèce, les Communautés européennes disent qu'elles ont "étayé leur position sur la question"[2737], faisant observer qu'elles ont fourni au Groupe spécial des copies de tous les contrats d'AL/FEM contestés. Elles demandent donc instamment au Groupe spécial de prendre en compte les obligations d'intérêt public alléguées pour

[2729] Comparer la troisième colonne du tableau 7 avec la pièce EC-597 (RCES).
[2730] CE, réponse à la question n° 170 du Groupe spécial.
[2731] CE, DCE, paragraphes 162 à 167.
[2732] CE, DCE, paragraphe 167.
[2733] CE, réponse à la question n° 170 du Groupe spécial.
[2734] États-Unis, DDONC, paragraphe 60; États-Unis, réponse à la question n° 140 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur la réponse des CE à la question n° 170 du Groupe spécial.
[2735] États-Unis, réponse à la question n° 140 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur la réponse des CE à la question n° 170 du Groupe spécial.
[2736] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, page 16.
[2737] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 140 du Groupe spécial.

effectuer l'analyse de l'avantage.[2738] Selon nous, les arguments des Communautés européennes ne sont manifestement pas suffisants pour leur permettre de s'acquitter de la charge de la preuve leur incombant à cet égard.

7.494 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'admettre que des "obligations d'intérêt public", qui n'existeraient pas dans les instruments de financement comparables sur le marché, figuraient dans la "plupart" des contrats d'AL/FEM contestés et que ces obligations imposaient à Airbus des coûts d'un niveau qui annulait au moins l'écart entre les taux de rentabilité de l'AL/FEM et les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché présentés dans les études économiques sur lesquelles elles se fondent. Cependant, mis à part pour un seul projet de contrat[2739], les Communautés européennes n'indiquent pas spécifiquement lesquels des contrats pertinents contiennent de telles obligations ni où celles-ci peuvent figurer. Elles ne quantifient pas non plus, ni même indiquent comment quantifier, l'ajustement consécutif des taux de rentabilité de l'AL/FEM qui, selon elles, doit être opéré, disant seulement qu'il "devrait faire l'objet d'une négociation commerciale ou d'une évaluation indépendante".[2740] Par ailleurs, la seule description qu'elles font du type d'obligations dont elles parlent consiste à dire qu'il s'agit "par exemple de prescriptions imposant à Airbus de maintenir les niveaux d'emplois et d'accepter des obligations assez contraignantes concernant les informations à communiquer".[2741] Par conséquent, les Communautés européennes nous exhortent en fait à examiner chacun des contrats d'AL/FEM pertinents – plus de 20[2742] – qui ont été présentés dans le présent différend et: i) à déterminer lesquels renferment le type d'"obligations d'intérêt public" qu'elles ont décrites; ii) à nous faire une idée du montant des coûts additionnels que de telles obligations imposeraient à Airbus; et iii) à déterminer si ces coûts additionnels seraient suffisants pour démontrer que les contributions financières mises à disposition au moyen de ces mesures d'AL/FEM ne confèrent pas un avantage. Selon nous, cette tâche reviendrait pour le Groupe spécial à plaider la cause des Communautés européennes. Par conséquent, à supposer même que nous admettions l'hypothèse selon laquelle toutes obligations d'intérêt public contenues dans les contrats d'AL/FEM contestés devraient être prises en compte lors de l'examen de la question de l'avantage (hypothèse sur laquelle nous ne rendons pas de décision)[2743], nous constatons que les Communautés

[2738] CE, réponse à la question n° 170 du Groupe spécial; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 140 du Groupe spécial.

[2739] Les Communautés européennes évoquent **[***]** alléguée imposée par les pouvoirs publics britanniques à British Aerospace dans le projet de contrat d'AL/FEM concernant l'A340-500/600, pièce EC-874 (RCC). Il est loin d'être clair pour nous que l'obligation de fournir **[***]** aux pouvoirs publics britanniques représente une "obligation d'intérêt public". En tout état de cause, nous notons que le projet de contrat d'AL/FEM particulier évoqué par les Communautés européennes n'a jamais été conclu et qu'il n'est pas visé par la plainte des États-Unis.

[2740] CE, réponse à la question n° 170 du Groupe spécial.

[2741] CE, réponse à la question n° 170 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphe 166. Là encore, les Communautés européennes évoquent certaines **[***]** figurant dans le projet de contrat britannique d'AL/FEM concernant l'A340-500/600 dans le même contexte. Cependant, comme nous l'avons précédemment noté, il est loin d'être clair pour nous que de telles obligations représentent des "obligations d'intérêt public". En tout état de cause, nous notons que le projet de contrat d'AL/FEM particulier évoqué par les Communautés européennes n'a jamais été conclu et qu'il n'est pas visé par la plainte des États-Unis.

[2742] À l'exclusion des contrats d'AL/FEM concernant l'A300 et l'A310, dont le nombre dépasse 45, qui ont été présentés par les CE.

[2743] La mesure dans laquelle le coût des obligations d'intérêt public devrait être pris en compte au moment d'identifier un point de repère relatif au taux d'intérêt du marché pour déterminer si un prêt accordé par une entité publique équivaut à une subvention au titre de l'Accord SMC est une question qui mérite une réflexion approfondie. C'est particulièrement vrai dans le cas des obligations d'intérêt public liées à l'établissement ou au maintien d'une activité économique qui a des conséquences sur le commerce international. Selon nous, les subventions qui comportent des obligations d'intérêt public de ce type sont peut-être précisément les types de mesures qui sont visées par les dispositions de l'Accord SMC relatives aux effets défavorables. Il

européennes n'ont pas présenté suffisamment d'arguments factuels pour nous convaincre qu'elles ont raisonnablement étayé leur affirmation.

7.495 En tout état de cause, nous notons que les Communautés européennes invoquent les coûts induits par les obligations d'intérêt public en tant que facteur susceptible de modifier l'analyse de l'avantage uniquement dans le contexte des taux de rentabilité de l'AL/FEM (ajustés compte tenu de l'imposition) sur lesquels elles se sont fondées. Comme nous avons rejeté ces taux, nous doutons que l'argument des Communautés européennes reste pertinent. Enfin, nous pensons comme les États-Unis que si, dans notre analyse de l'avantage, nous devions prendre en compte les coûts associés aux obligations d'intérêt public, il nous faudrait aussi examiner s'il y a lieu de prendre en compte des coûts qui sont propres au financement obtenu sur le marché dans notre détermination.

7.496 Pour toutes les raisons qui précèdent, nous rejetons donc l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les coûts induits par les obligations d'intérêt public qui figurent dans la "plupart" des mesures d'AL/FEM contestées sont suffisants pour remettre en question l'existence d'un avantage qui ressort de notre comparaison des taux de rentabilité de l'AL/FEM avec les taux de rentabilité associés à un financement sur le marché à des conditions identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM.

Question de savoir si les subventions AL/FEM sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

7.497 Les États-Unis considèrent que chacune des subventions accordées à Airbus au moyen des contrats d'AL/FEM est spécifique, au sens de l'article 2 de l'Accord SMC, parce qu'entre autres choses, chaque AL/FEM individuelle est accordée conformément à un contrat spécifique conclu entre les pouvoirs publics de l'État membre des CE concerné et Airbus.[2744] Les Communautés européennes n'ont pas contesté l'affirmation des États-Unis. Nous partageons l'avis des États-Unis. Chacun des contrats d'AL/FEM contestés comporte un transfert de fonds spécial à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché vers une société particulière, Airbus. Il s'ensuit que les subventions accordées au titre de chacun des contrats sont explicitement limitées à Airbus – 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 contestés est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC, et peut donc être contestée au titre de la Partie III dudit accord.

3. Question de savoir si l'AL/FEM en tant que programme est une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

a) Arguments des États-Unis

7.498 Les États-Unis allèguent que les pouvoirs publics français, allemands, britanniques et espagnols (les "pouvoirs publics liés à Airbus")[2745] ont appliqué une politique industrielle officielle et institutionnalisée à l'égard d'Airbus, dont un élément central a été l'octroi "systématique et coordonné" de subventions AL/FEM pour aider Airbus à développer une famille de LCA.[2746] Ils considèrent que ces antécédents de soutien prouvent qu'il existe un programme d'AL/FEM, qui en tant que mesure à part, distincte des AL/FEM individuelles accordées qu'ils contestent, est une subvention qui cause des

---

semblerait donc incompatible avec les objectifs de la Partie III de l'Accord SMC de prendre en compte de tels "coûts d'intérêt public" pour établir l'existence d'une subvention.

[2744] États-Unis, PCE, paragraphes 186 à 188, 206 à 210, 229 à 233, 251, 258, 271, 280, 288 et 297.

[2745] États-Unis, PCE, paragraphe 1.

[2746] États-Unis, PCE, paragraphes 85 à 89.

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

effets défavorables pour leurs intérêts au sens des articles 5 et 6 de l'Accord SMC.[2747] À cette fin, ils font valoir que le programme d'AL/FEM allégué est une "contribution financière" (revêtant la forme d'"une pratique des pouvoirs publics {qui} comporte {des} transfert{s} direct{s} de fonds ou des transferts directs potentiels de fonds") qui confère un avantage, "par exemple en améliorant la cote de crédit {d'Airbus}". À leur avis, cette subvention alléguée a des effets défavorables pour leurs intérêts en permettant à Airbus de lancer un nouvel aéronef plus rapidement et de réduire simultanément les prix pour conquérir une part de marché.[2748]

7.499 Les États-Unis reconnaissent qu'il n'y a pas un seul instrument écrit qui décrit le programme d'AL/FEM. Mais ils affirment que l'existence dudit programme peut être établie sur la base de plusieurs faits allégués, qui, ensemble, montrent que les pouvoirs publics liés à Airbus ont 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.[2749] Les faits allégués sur lesquels se fondent les États-Unis sont notamment 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 est allégué qu'elles prouvent qu'ils comptent sur l'AL/FEM; et v) les perceptions qu'ont de l'AL/FEM diverses agences de notation.[2750]

7.500 Les États-Unis considèrent que le programme d'AL/FEM allégué est une mesure ayant une "valeur normative" qui possède les caractéristiques des types de mesures non écrites dont l'Organe d'appel a constaté, dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)*, qu'elles pouvaient être contestées "en tant que telles" dans le cadre de procédures de règlement des différends à l'OMC.[2751] Toutefois, ils ne contestent pas le programme d'AL/FEM allégué "en tant que tel", affirmant que rien dans le rapport de l'Organe d'appel ne laisse entendre qu'une mesure non écrite ayant une "valeur normative" ne peut exister que dans le contexte d'une contestation "en tant que tel".[2752] De plus, ils font valoir qu'ils ne doivent pas nécessairement établir l'existence du programme d'AL/FEM allégué en satisfaisant au critère indiqué par l'Organe d'appel dans cette affaire.[2753] À leur avis, à l'instar des Groupes spéciaux *Japon – Pommes* et *CE – Produits biotechnologiques*, le Groupe spécial devrait en l'espèce examiner le bien-fondé de leur allégation conformément aux articles 3:2 et 11 du Mémorandum d'accord – c'est-à-dire en interprétant le sens ordinaire du mot "mesure" dans son contexte et à la lumière de l'objet et du but de l'Accord sur l'OMC, ainsi qu'en procédant à une évaluation objective des éléments de preuve présentés à l'appui de l'existence de la mesure

[2747] États-Unis, DDONC, paragraphes 34 et 36.
[2748] États-Unis, DDONC, paragraphe 36; États-Unis, réponse aux questions n° 138 et 139 du Groupe spécial.
[2749] États-Unis, PCE, paragraphe 87; États-Unis, PDONC, paragraphe 20; États-Unis, réponse à la question n° 3 du Groupe spécial.
[2750] États-Unis, réponse à la question n° 3 du Groupe spécial.
[2751] États-Unis, PDONC, paragraphe 25; États-Unis, DDONC, paragraphe 36. Voir aussi États-Unis, PCE, paragraphe 106, où les États-Unis concluent que "{e}u égard {aux éléments de preuve}, la teneur spécifique {du} programme d'aide au lancement et **la conduite qui en résultera à l'avenir** sont claires" (pas de caractères gras dans l'original).
[2752] États-Unis, DDONC, paragraphes 35 et 36.
[2753] États-Unis, DDONC, paragraphe 39; États-Unis, réponse à la question n° 136 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 173 du Groupe spécial.

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

alléguée.[2754] En tout état de cause, les États-Unis considèrent que, même en supposant que le critère défini par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)* soit pertinent, ils ont établi l'existence de la mesure alléguée, en ayant démontré: i) la teneur précise du programme d'AL/FEM allégué; ii) son imputabilité aux pouvoirs publics liés à Airbus des quatre États; et iii) le fait qu'il est d'application générale et prospective en ce sens que, chaque fois qu'Airbus sollicite une AL/FEM pour l'aider à développer un nouveau modèle de LCA, les pouvoirs publics liés à Airbus la lui fournissent selon les mêmes modalités essentielles.[2755]

7.501 Les États-Unis décrivent la teneur précise du programme d'AL/FEM allégué comme consistant en "la fourniture préalable régulière par les pouvoirs publics liés à Airbus d'une part significative des capitaux dont Airbus a besoin pour développer chaque nouveau LCA, au moyen de prêts qui sont a) non garantis, b) remboursables sur la base de la subordination au succès (c'est-à-dire par le biais de prélèvements sur les ventes), c) avec des prélèvements plus importants sur les ventes ultérieures que sur les premières ventes (c'est-à-dire un remboursement différé), et d) à des taux d'intérêt inférieurs à ceux que le marché exigerait pour la prise en charge d'un risque similaire".[2756] Ils sont d'avis que chacun des contrats d'AL/FEM comportait ces caractéristiques essentielles. Tout en admettant qu'il existe des différences entre les modalités et conditions particulières des divers contrats d'AL/FEM, ils allèguent que ces différences ne signifient pas que le programme d'AL/FEM n'a pas de teneur précise parce que, d'après eux, les différences de détails entre un contrat d'AL/FEM et un autre n'ont qu'une incidence minime sur l'avantage conféré par la subvention particulière en cause et, quoi qu'il en soit, ne modifient pas la teneur fondamentale et l'essence du programme d'AL/FEM allégué.[2757]

7.502 Les États-Unis affirment que le programme d'AL/FEM allégué est incontestablement imputable aux pouvoirs publics liés à Airbus – France, Allemagne, Espagne et Royaume-Uni – et mettent en avant les institutions intergouvernementales et les administrations nationales relativement complexes dont ils allèguent qu'elles ont été établies par ces pays pour superviser le financement et le développement d'Airbus, ainsi que diverses déclarations faites par des représentants des pouvoirs publics et des chefs d'État.[2758]

7.503 Les États-Unis font valoir que le programme d'AL/FEM allégué est d'application générale et prospective, et que cela est démontré non seulement par le financement régulier du développement des LCA d'Airbus selon les mêmes modalités et conditions essentielles, mais également par "l'accord sur l'aide au lancement de l'A380", par certaines déclarations des pouvoirs publics des États membres et de la Commission européenne, et par des actions d'analystes des marchés tels que Moody's et Fitch Ratings qui, d'après les affirmations des États-Unis, ont, suite aux déclarations des pouvoirs publics des États membres, attribué une valeur au programme d'AL/FEM allégué et tiennent compte de sa disponibilité pour établir leurs projections relatives à la santé financière d'Airbus.[2759]

7.504 Enfin, les États-Unis estiment que, même si le Groupe spécial ne partageait pas leur avis selon lequel le programme d'AL/FEM allégué a une valeur générale et prospective, il devrait néanmoins

[2754] États-Unis, réponse à la question n° 136 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 173 du Groupe spécial.
[2755] États-Unis, réponse à la question du Groupe spécial n° 3; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 173 du Groupe spécial.
[2756] États-Unis, réponse à la question n° 3 du Groupe spécial.
[2757] États-Unis, réponse à la question n° 3 du Groupe spécial.
[2758] États-Unis, PCE, paragraphes 95 à 101.
[2759] États-Unis, PCE, paragraphes 102 à 106; États-Unis, PDONC, paragraphes 22 à 25; États-Unis, réponse aux questions n° 3 et 137 du Groupe spécial.

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

constater, en se fondant sur l'ensemble des éléments de preuve, que le programme allégué constitue une mesure susceptible d'être contestée.[2760]

b) Arguments des Communautés européennes

7.505 Les Communautés européennes rejettent l'affirmation des États-Unis selon laquelle les pouvoirs publics liés à Airbus des quatre États ont maintenu un programme d'AL/FEM non écrit en application duquel un financement a été accordé pour le développement de chaque nouveau modèle de LCA d'Airbus selon les mêmes modalités et conditions essentielles. À leur avis, les faits n'étayent pas l'existence d'un tel programme parce qu'ils montrent: i) qu'une AL/FEM n'a pas toujours été sollicitée pour financer le développement de LCA d'Airbus; ii) que, dans les cas où un financement a été sollicité pour le développement, il n'a pas toujours revêtu la forme d'une AL/FEM; iii) que, dans les cas où une AL/FEM a été sollicitée, elle n'a pas toujours été accordée; et iv) que, dans les cas où une AL/FEM a été accordée, elle l'a été selon des modalités et conditions qui varient beaucoup d'un État membre à l'autre et d'un projet de LCA d'Airbus à l'autre.[2761]

7.506 Les Communautés européennes estiment que, compte tenu de la nature de leur allégation, pour que les États-Unis démontrent le bien-fondé de leur argument, il leur faut établir: i) le fait que les États membres des CE concernés ont bien, en fait, adopté un "programme d'aide au lancement"; et ii) la teneur précise du programme contesté, y compris son application prospective alléguée. Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas fait une telle démonstration.[2762]

7.507 S'agissant des éléments de preuve avancés par les États-Unis pour étayer le premier élément, les Communautés européennes considèrent qu'ils font, tout au plus, référence à certains accords intergouvernementaux concernant la coopération et la coordination relatives à de nouveaux modèles de LCA d'Airbus. Elles soulignent toutefois qu'aucun de ces accords ne contient d'engagements obligeant les pouvoirs publics des quatre États membres des CE à accorder une AL/FEM subventionnée, que ce soit pour les modèles de LCA visés par chaque accord ou pour tous modèles futurs de LCA d'Airbus. Les Communautés européennes considèrent qu'aucun des deux accords intergouvernementaux dont elles allèguent que le texte a été examiné par les États-Unis (l'Accord de 1969 et celui de 2003) ne sert leur allégation. En particulier, elles décrivent la teneur de l'Accord de 2003 comme un élément de preuve d'une simple expression générale de soutien, et non d'un engagement de la part des pouvoirs publics liés à Airbus d'accorder des prêts AL/FEM pour un quelconque programme existant ou futur de développement de LCA à des conditions subventionnées. De même, les Communautés européennes indiquent que les gouvernements espagnol et britannique n'étaient pas parties à l'Accord de 1969, laissant entendre qu'il ne peut s'agir d'une action concertée des quatre gouvernements liés à Airbus. En outre, elles rappellent qu'aux termes de l'Accord, la France et l'Allemagne n'affirmaient leur engagement en faveur "de la coopération européenne dans le domaine de l'aéronautique" qu'en des "termes très généraux". De l'avis des Communautés européennes, ce "vague engagement de coopérer d'une manière indéterminée" n'est pas une expression de l'intention commune des deux gouvernements d'accorder des prêts AL/FEM selon des modalités et conditions particulières. En tout état de cause, les Communautés européennes font observer qu'une affirmation des deux gouvernements datant de 1969 ne constitue pas un élément de preuve *prima facie* de leur intention commune pour ce qui est de l'aéronautique aujourd'hui.[2763]

[2760] États-Unis, réponse à la question n° 136 du Groupe spécial.
[2761] CE, DCE, paragraphes 120 à 129.
[2762] CE, PCE, paragraphes 342 à 344; CE, PDOC, paragraphes 2 à 10; CE, DCE, paragraphes 107 à 129; CE, observations sur États-Unis – réponse aux questions n° 136 et 137 du Groupe spécial.
[2763] CE, observations sur États-Unis – réponse aux questions n° 136 et 137 du Groupe spécial.

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

7.508 Les Communautés européennes font valoir que l'élément de preuve avancé par les États-Unis au sujet des structures institutionnelles intergouvernementales alléguées n'établit pas l'existence d'une "grande" structure encadrant et appuyant les AL/FEM accordées par le passé. Elles expliquent que, bien que les quatre gouvernements se réunissent dans diverses instances pour examiner toute une série de questions ayant trait à l'industrie aérospatiale, aucune des institutions mentionnées par les États-Unis ne s'occupe spécialement de l'AL/FEM. Selon les Communautés européennes, aucune de ces institutions n'est chargée d'octroyer l'AL/FEM ou d'en fixer les modalités et les conditions. L'octroi de l'AL/FEM ou ses modalités et conditions ne sont jamais abordés par les États membres des CE dans le cadre de ces instances.[2764] En tout état de cause, même si une structure institutionnelle intergouvernementale a bien un jour existé, les Communautés européennes affirment que le fait qu'elle a par le passé servi de cadre à des discussions sur l'AL/FEM ne permet pas d'inférer que les États membres ont collectivement adopté une règle générale globale sous forme d'un programme d'AL/FEM.[2765]

7.509 De même, les Communautés européennes estiment que les déclarations d'opérateurs privés auxquelles se réfèrent les États-Unis pour étayer leur allégation ne montrent pas que les pouvoirs publics des États membres des CE ont collectivement adopté une règle générale régissant l'octroi de l'AL/FEM. En particulier, de l'avis des Communautés européennes, l'une des déclarations faites par l'agence de notation Moody's indique simplement que cette dernière s'attendait à ce que des cas particuliers antérieurs de "soutien des pouvoirs publics" puissent se répéter à l'avenir. Or, de l'avis des Communautés européennes, pas plus la répétition d'une action des pouvoirs publics dans le temps que les attentes d'opérateurs privés concernant ladite action ne prouvent que les pouvoirs publics ont adopté une règle générale régissant leur comportement futur. En outre, les Communautés européennes soutiennent que la déclaration de Moody's ne permet pas de penser que les conditions de tout "soutien des pouvoirs publics" seraient inférieures à celles du marché. En tout état de cause, les Communautés européennes font valoir que les États-Unis exagèrent l'importance des attentes des opérateurs privés pour l'évaluation de l'existence d'une règle non écrite d'application générale, suggérant à la lumière de l'affaire *États-Unis – Produits tubulaires pour champs pétrolifères en provenance d'Argentine* qu'un tel élément de preuve peut être probant lorsqu'il concerne une déclaration écrite de politique publique.[2766]

7.510 Sur la question de savoir si les États-Unis ont démontré la teneur précise du programme d'AL/FEM allégué, les Communautés européennes considèrent que les éléments de preuve avancés par les États-Unis n'étayent pas leur position. Tout d'abord, elles soulignent ce qu'elles estiment être des différences significatives entre les contrats d'AL/FEM, faisant valoir que ces différences affaiblissent l'affirmation des États-Unis selon laquelle l'AL/FEM a été accordée selon les quatre mêmes "modalités essentielles" uniformes.[2767] En outre, elles soutiennent que les modalités et conditions contractuelles "essentielles" mentionnées par les États-Unis ne peuvent étayer l'existence d'une règle non écrite relative à l'octroi de l'AL/FEM parce qu'elles sont, à leur avis, trop génériques. Ainsi, les Communautés européennes font valoir qu'"une description qui est assez générique et d'un niveau suffisamment élevé d'abstraction pour s'appliquer à de nombreuses formes différentes de financement autres que le FEM n'a rien de "précis"".[2768]

7.511 Les Communautés européennes considèrent que les États-Unis n'ont pas démontré comment le programme d'AL/FEM allégué fonctionnait effectivement, ni quel comportement il exigeait des pouvoirs publics des quatre États. Elles estiment que, vu qu'ils n'ont démontré ni ces éléments ni

[2764] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.
[2765] CE, observations sur États-Unis – réponse aux questions n° 136 et 137 du Groupe spécial.
[2766] CE, observations sur États-Unis – réponse aux questions n° 136 et 137 du Groupe spécial.
[2767] CE, DCE, paragraphes 116 et 117.
[2768] CE, DCE, paragraphe 119.

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

d'autres éléments essentiels du programme d'AL/FEM non écrit allégué, il ne peut être constaté que les États-Unis en ont établi l'existence.[2769] De plus, elles font observer que trois modèles de LCA, l'A321, l'A319 et l'A318, ont été développés sans AL/FEM et que le rejet par Airbus de l'offre des pouvoirs publics britanniques de financer le développement de l'A340-500/600 montre que, contrairement à ce que les États-Unis font valoir, l'AL/FEM n'est pas automatique mais est assujettie à des modalités et conditions négociées séparément avec les pouvoirs publics de chacun des quatre États membres. De l'avis des Communautés européennes, ces faits compromettent également l'existence du programme d'AL/FEM non écrit que les États-Unis définissent.[2770]

7.512 Enfin, les Communautés européennes font observer que la réalité, s'agissant de la manière dont les États membres des CE peuvent accorder une AL/FEM à Airbus pour tous projets de LCA futurs, est très différente de ce que suppose le programme d'AL/FEM non écrit allégué des États-Unis. Elles font valoir que, si Airbus sollicitait à l'avenir une AL/FEM auprès des pouvoirs publics d'un ou plusieurs des quatre États, les pouvoirs publics examineraient individuellement la demande sur le fond, compte tenu de la situation du moment et selon des critères qu'ils élaboreraient individuellement. Ainsi, les Communautés européennes affirment qu'il n'existe aucune règle générale et prospective régissant l'octroi de l'AL/FEM par les pouvoirs publics des quatre États et que, par conséquent, les États-Unis n'ont pas prouvé le bien-fondé de leur argumentation.[2771]

c) Évaluation du Groupe spécial

7.513 Les États-Unis allèguent que le programme d'AL/FEM allégué est une mesure ayant une "valeur normative" qui répond à la définition d'une "subvention" énoncée à l'article premier et qui cause des effets défavorables pour leurs intérêts au sens de l'article 5 de l'Accord SMC.[2772] Toutefois, les États-Unis ne contestent pas le programme d'AL/FEM allégué "en tant que tel", expliquant que leur allégation n'est pas centrée "sur ce qui, dans une mesure, prescrit ou entraîne nécessairement une infraction chaque fois qu'elle est appliquée, ce qui est l'essence d'une allégation "en tant que tel"".[2773] De fait, les États-Unis doutent qu'"il soit même possible d'alléguer avec succès qu'une mesure "en tant que telle" enfreint l'article 5 de l'Accord SMC, car il faudrait à cette fin démontrer que la mesure prescrira des effets particuliers à l'avenir, tels que déplacement et entrave, qui font intervenir des facteurs du marché indépendants de la mesure".[2774] Ainsi, nous croyons comprendre que l'allégation des États-Unis repose sur l'existence même du programme d'AL/FEM allégué, qui d'après eux constitue, *en lui-même et à lui seul*, une subvention accordée à Airbus qui cause des effets défavorables. Pour que cette allégation aboutisse, nous considérons que les États-Unis doivent démontrer: i) l'existence du programme d'AL/FEM allégué; ii) que le programme allégué est une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC; et iii) que la subvention cause des effets défavorables au sens de l'article 5 de l'Accord SMC. Nous commençons notre évaluation en examinant le premier de ces éléments.

i) Le programme d'AL/FEM allégué existe-t-il?

7.514 Les États-Unis décrivent la mesure alléguée en cause comme étant un "programme" appliqué par les pouvoirs publics liés à Airbus qui comporte l'octroi systématique et coordonné de prêts à long

[2769] CE, observations sur États-Unis – réponse aux questions n° 136 et 137 du Groupe spécial.
[2770] CE, DCE, paragraphe 121.
[2771] CE, observations sur États-Unis – réponses aux questions n° 136 et 137 du Groupe spécial.
[2772] États-Unis, PDONC, paragraphe 25; États-Unis, DDONC, paragraphe 36. Voir aussi États-Unis, PCE, paragraphe 106, où les États-Unis concluent que "{e}u égard {aux éléments de preuve}, la teneur spécifique {du} programme d'aide au lancement et **la conduite qui en résultera à l'avenir** sont claires" (pas de caractères gras dans l'original).
[2773] États-Unis, DDONC, paragraphe 37
[2774] États-Unis, DDONC, paragraphe 37.

terme non garantis couvrant une part significative des capitaux dont Airbus a besoin et qu'elle sollicite pour développer chaque nouveau modèle de LCA, selon des conditions de remboursement différé et subordonné au succès et à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché.[2775] Bien qu'ils reconnaissent qu'il n'y a pas un seul document écrit qui atteste l'existence d'un tel système de financement délibéré, les États-Unis font valoir que l'existence de la mesure alléguée est néanmoins prouvée par une série de faits allégués ou "d'éléments individuels qui pourraient eux-mêmes être considérés comme des mesures".[2776] Il s'agit notamment de l'existence alléguée d'un appareil institutionnel établi par divers accords intergouvernementaux pour appuyer l'application systématique de l'AL/FEM, de l'octroi de l'AL/FEM selon quasiment les mêmes modalités et conditions pour chaque nouveau modèle de LCA développé par Airbus, de diverses déclarations de représentants des pouvoirs publics liés à Airbus et de dirigeants d'Airbus et d'EADS, ainsi que des perceptions de diverses agences de notation et d'une banque.[2777]

7.515 Il est désormais bien établi qu'"{e}n principe, tout acte ou omission imputable à un Membre de l'OMC peut être une mesure de ce Membre aux fins d'une procédure de règlement des différends".[2778] Ainsi, le fait que l'existence alléguée du programme d'AL/FEM n'est pas prouvée par un seul document écrit ne signifie pas que ce programme ne peut pas équivaloir à une "mesure" pouvant être contestée dans le cadre d'une procédure de règlement des différends à l'OMC. De fait, comme les États-Unis le soulignent, des actes imputables à des Membres de l'OMC qui n'étaient pas énoncés par écrit ont précédemment fait l'objet de procédures de règlement des différends à l'OMC.

7.516 Dans l'affaire *Japon – Pommes*, le Groupe spécial a traité neuf prescriptions légales et administratives interdépendantes et cumulatives imposées par le gouvernement japonais à l'importation des pommes des États-Unis comme une mesure sanitaire et phytosanitaire unique aux fins de l'évaluation de la plainte des États-Unis relative à ces prescriptions.[2779] Suivant la même approche, le Groupe spécial de la mise en œuvre a expliqué que le Groupe spécial initial avait traité "les prescriptions imposées par le Japon comme des éléments distincts d'une mesure unique, essentiellement parce que toutes ces prescriptions étaient présentées comme faisant partie d'une approche systémique".[2780] De même, dans l'affaire *CE – Produits biotechnologiques*, le Groupe spécial a estimé comme les plaignants que les Communautés européennes avaient appliqué un "moratoire général *de facto* sur l'approbation des produits biotechnologiques entre juin 1999 et août 2003". Bien qu'il n'y ait pas eu un seul document qui établissait explicitement son existence, le Groupe spécial a constaté que le moratoire *de facto* allégué existait en tant que "mesure qui {était} le résultat d'autres mesures (décisions)".[2781] Il est parvenu à cette conclusion après avoir procédé à une évaluation détaillée (sur environ 190 pages) de divers faits qui, d'après les plaignants, démontraient l'existence du moratoire allégué. Il s'agissait notamment de l'application des procédures d'approbation

---

[2775] États-Unis, PCE, paragraphe 87; États-Unis, PDONC, paragraphe 20; États-Unis, réponse à la question n° 3 du Groupe spécial.

[2776] États-Unis, DDONC, paragraphe 34.

[2777] *Voir* le paragraphe 7.499 ci-dessus.

[2778] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamen à l'extinction des droits antidumping appliqués aux produits plats en acier au carbone traité contre la corrosion en provenance du Japon*, ("*États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion*"), WT/DS244/AB/R, adopté le 9 janvier 2004, paragraphe 81.

[2779] Rapport du Groupe spécial *Japon – Mesures affectant les importations de pommes* ("*Japon – Pommes*"), WT/DS245/R, adopté le 10 décembre 2003, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS245/AB/R, paragraphes 8.5 à 8.20.

[2780] Rapport du Groupe spécial *Japon – Mesures affectant les importations de pommes – Recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends* ("*Japon – Pommes (article 21:5 – États-Unis)*"), WT/DS245/RW, adopté le 20 juillet 2005, paragraphes 8.28 à 8.30.

[2781] Rapport du Groupe spécial *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, paragraphe 7.1292.

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

pertinentes des Communautés européennes, de documents et de déclarations de représentants des Communautés européennes et de leurs États membres, ainsi que de l'historique des demandes individuelles d'approbation de produits biotechnologiques au cours de la période en question.[2782]

7.517 Dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)*, le Groupe spécial a constaté que la "méthode de réduction à zéro" des États-Unis, qui n'était pas énoncée par écrit, représentait une norme bien établie et bien définie susceptible d'être contestée en tant que mesure dans le cadre d'une procédure de règlement des différends à l'OMC, et que cette mesure était "en tant que telle" incompatible avec les obligations contractées par les États-Unis au titre de l'Accord antidumping.[2783] Le Groupe spécial est parvenu à cette conclusion après avoir examiné de près les arguments des parties et divers éléments de preuve concernant l'existence et l'application de la méthode de réduction à zéro dans le temps, y compris le fait que les États-Unis avaient reconnu qu'ils n'avaient pas pu trouver de cas dans lequel l'USDOC n'avait pas appliqué la méthode, les programmes informatiques types utilisés par l'USDOC pour calculer les marges de dumping dans le cadre des enquêtes, et des avis de spécialistes concernant l'utilisation et la teneur de la méthode de réduction à zéro. Le Groupe spécial a également noté que les États-Unis n'avaient pas contesté le fait que la méthode de réduction à zéro était une politique délibérée.[2784] En appel, l'Organe d'appel a confirmé la constatation du Groupe spécial, en concluant, entre autres, que les éléments de preuve présentés au Groupe spécial étaient suffisants pour établir que la "méthode de réduction à zéro" était une "mesure" qui pouvait être contestée "en tant que telle". Ce faisant, l'Organe d'appel a formulé les observations suivantes:

> "... un groupe spécial ne doit pas présumer à la légère l'existence d'une "règle ou norme" constituant une mesure appliquée de manière générale et prospective, surtout lorsqu'elle n'est pas énoncée sous la forme d'un document écrit. Si un groupe spécial le faisait, il agirait d'une manière incompatible avec ses obligations au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord, à savoir "procéder à une évaluation objective de la question" dont il est saisi.
>
> Lorsqu'une contestation "en tant que tel" est formulée à l'encontre d'une "règle ou norme" qui est énoncée sous la forme d'un document écrit – telle qu'une loi ou une réglementation – il n'y aurait, dans la plupart des cas, aucune incertitude quant à l'existence ou à la teneur de la mesure qui a été contestée. La situation est différente, cependant, lorsqu'une contestation est formulée à l'encontre d'une "règle ou norme" qui n'est *pas* énoncée sous la forme d'un document écrit. En pareil cas, l'existence même de la "règle ou norme" contestée peut être incertaine.
>
> À notre avis, quand elle formule une contestation à l'encontre d'une telle "règle ou norme" qui constitue une mesure appliquée de manière générale et prospective, une partie plaignante doit, pour le moins, établir clairement, au moyen d'arguments et d'éléments de preuve à l'appui, la possibilité d'imputer la "règle ou norme" alléguée au Membre défendeur; sa teneur précise; et, bien entendu, le fait qu'elle est effectivement appliquée de manière générale et prospective. Ce n'est que si la partie plaignante satisfait à cette exigence élevée et présente des éléments de preuve suffisants concernant chacun de ces éléments qu'un groupe spécial peut être à même de constater que la "règle ou norme" peut être contestée en tant que telle. Ces

[2782] Rapport du Groupe spécial *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, paragraphes 7.438 à 7.1295.

[2783] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Lois, réglementations et méthode de calcul des marges de dumping ("réduction à zéro")* ("*États-Unis – Réduction à zéro (CE)*"), WT/DS294/R, adopté le 9 mai 2006, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS294/AB/R, paragraphes 7.91 à 7.106.

[2784] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Réduction à zéro (CE)*, paragraphe 7.103.

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

> éléments de preuve peuvent comprendre la preuve d'une application systématique de la "règle ou norme" contestée. Une rigueur particulière est requise de la part d'un groupe spécial pour étayer une conclusion quant à l'existence d'une "règle ou norme" qui n'est *pas* énoncée sous la forme d'un document écrit. Un groupe spécial doit examiner soigneusement les facteurs concrets qui prouvent l'existence de la "règle ou norme" présumée afin de conclure qu'une telle "règle ou norme" peut être contestée en tant que telle."[2785]

7.518 Nous rappelons que les États-Unis ont explicitement décrit le programme d'AL/FEM allégué comme étant une mesure ayant une "valeur normative" en ce sens qu'il "crée des attentes parmi le public et les opérateurs privés"[2786]; une mesure qui "possède les caractéristiques identifiées par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)*".[2787] De ce fait, nous pensons que la situation en l'espèce est analogue à celle à laquelle étaient confrontés le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)*, en ce sens que, tout comme les Communautés européennes dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)*, les États-Unis se plaignent en l'espèce de l'existence d'une mesure non écrite alléguée ayant une "valeur normative" qu'ils jugent incompatible avec les règles de l'OMC *indépendamment de son application*. Toutefois, les États-Unis expliquent qu'à la différence de l'allégation en cause dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)*, leur plainte concernant le programme d'AL/FEM n'est pas fondée sur l'objet habituel d'une plainte "en tant que tel", à savoir ce qui dans une mesure prescrit ou entraîne nécessairement un comportement incompatible avec les règles de l'OMC. En l'espèce, l'allégation des États-Unis porte sur une infraction "résultant du programme d'aide au lancement lui-même".[2788]

7.519 Nous sommes conscients que la distinction entre les allégations "en tant que tel" et les allégations "tel qu'appliqué" "ne définit pas de manière exhaustive les types de mesures qui peuvent être contestées dans le cadre d'une procédure de règlement des différends à l'OMC".[2789] Une mesure "n'a pas besoin de relever clairement d'une de ces deux catégories" pour être susceptible de faire l'objet d'un règlement des différends à l'OMC.[2790] Toutefois, pour qu'elle puisse faire à bon droit l'objet d'une procédure de règlement des différends à l'OMC, il faut d'abord démontrer qu'une mesure contestée existe effectivement. Étant donné que les États-Unis qualifient explicitement le programme d'AL/FEM allégué de mesure ayant une "valeur normative" en ce sens qu'elle "crée des attentes parmi le public et les opérateurs privés"[2791], et de mesure qui "possède les caractéristiques identifiées par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)*"[2792], nous jugeons particulièrement instructives les indications données par l'Organe d'appel dans cette affaire au sujet de la façon d'établir l'existence d'une telle mesure. Comme il apparaît que les deux parties le reconnaissent, l'existence

---

[2785] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE)*, WT/DS294/R, paragraphes 196 à 198 (note de bas de page omise).

[2786] États-Unis, PDONC, paragraphe 25, citant le 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* ("*États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères*"), WT/DS268/AB/R, adopté le 17 décembre 2004, paragraphe 187.

[2787] États-Unis, DDONC, paragraphe 36. Voir aussi États-Unis, PCE, paragraphe 106, où les États-Unis concluent que "{e}u égard {aux éléments de preuve}, la teneur spécifique {du} programme d'aide au lancement et **la conduite qui en résultera à l'avenir** sont claires" (pas de caractères gras dans l'original).

[2788] États-Unis, DDONC, paragraphe 37.

[2789] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien en existence et en application de la méthode de réduction à zéro* ("*États-Unis – Maintien de la réduction à zéro*"), WT/DS350/AB/R, adopté le 19 février 2009, paragraphe 179.

[2790] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la réduction à zéro*, paragraphe 179.

[2791] États-Unis, PDONC, paragraphe 25, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères*, paragraphe 187.

[2792] États-Unis, DDONC, paragraphe 36.

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

d'une mesure contestée doit être établie à partir d'une évaluation objective de tous les faits et circonstances pertinents[2793]; et d'après notre interprétation, les indications données par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)* expliquent comment procéder à une telle évaluation pour démontrer l'existence d'une mesure non écrite dont il est allégué qu'elle est d'application générale et prospective comme on l'entend d'une "règle ou norme".

7.520 Il s'ensuit que, quelle que soit la nature d'une plainte, dans le cas d'une contestation de la compatibilité avec les règles de l'OMC d'une *mesure non écrite* alléguée dont il est allégué qu'elle a une *valeur normative*, les critères énoncés par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE)* seront pertinents pour déterminer si une telle mesure existe effectivement. Par conséquent, face à une plainte concernant une mesure non écrite considérée comme étant d'application générale et prospective, comme c'est le cas en l'espèce en ce qui concerne le programme d'AL/FEM allégué, un groupe spécial ne doit pas présumer son existence à la légère. Les arguments et éléments de preuve avancés par la partie plaignante pour en démontrer l'existence doivent être soigneusement et rigoureusement examinés en vue d'évaluer si le plaignant a clairement établi au moins la teneur précise de la mesure non écrite alléguée, son imputabilité au Membre défendeur et le fait qu'elle était d'application générale et prospective. C'est uniquement lorsqu'il satisfait à cette "exigence élevée" qu'un plaignant parviendra à établir l'existence de la mesure contestée. Inversement, dans le cas où l'un quelconque des éléments ci-dessus ne peut être établi, la partie plaignante n'aura pas démontré le bien-fondé de sa thèse.

7.521 Nous rappelons que les États-Unis décrivent la teneur précise du programme d'AL/FEM non écrit allégué comme consistant en la fourniture préalable régulière par les pouvoirs publics liés à Airbus d'une part significative des capitaux dont Airbus a besoin et qu'elle sollicite pour développer chaque nouveau modèle 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 que le marché exigerait pour la prise en charge d'un risque similaire.[2794] Les États-Unis considèrent que le programme d'AL/FEM non écrit allégué est incontestablement imputable aux quatre États membres des CE – France, Allemagne, Espagne et Royaume-Uni[2795] – et qu'il est d'application générale et prospective en ce sens que "chaque fois qu'une société Airbus sollicite une aide au lancement auprès des pouvoirs publics liés à Airbus pour le développement d'un nouveau modèle de LCA, elle reçoit une aide au lancement suivant les mêmes modalités essentielles".[2796] De l'avis des États-Unis, les éléments de preuve qui confirment l'existence d'une mesure non écrite de ce type sont notamment les contrats d'AL/FEM contestés, les structures institutionnelles intergouvernementales et les administrations nationales dont il est allégué qu'elles sont chargées de soutenir l'application du programme d'AL/FEM allégué, diverses déclarations de représentants des Communautés européennes, des États membres des CE et d'Airbus, et la perception alléguée que diverses agences de notation et une banque ont du programme d'AL/FEM contesté, à savoir qu'il fait partie intégrante de l'environnement financier dans lequel opère Airbus.[2797] Nous examinons chacune de ces catégories d'éléments de preuve ainsi que les arguments des parties dans les sections ci-après.

[2793] États-Unis, réponse à la question n° 136 du Groupe spécial; CE, observations sur États-Unis – réponse aux questions n° 136 et 137 du Groupe spécial.
[2794] États-Unis, réponse à la question n° 3 du Groupe spécial; États-Unis, PDONC, paragraphes 19 à 26; États-Unis, DDONC, paragraphes 39 à 46.
[2795] États-Unis, réponse à la question n° 3 du Groupe spécial.
[2796] États-Unis, réponse à la question n° 3 du Groupe spécial.
[2797] États-Unis, DDONC, paragraphes 39 à 66.

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

Les contrats d'AL/FEM

7.522 L'une des principales critiques des CE au sujet de la description donnée par les États-Unis du programme d'AL/FEM allégué est qu'elle n'est pas assez "précise" pour en confirmer le statut de mesure non écrite.[2798] Les Communautés européennes notent qu'il existe des différences importantes dans les modalités et conditions des contrats d'AL/FEM contestés, aussi bien entre les divers projets de LCA ayant bénéficié d'une AL/FEM qu'entre les divers États membres des CE qui les ont financés.[2799] À leur avis, ces différences ont pour effet d'affaiblir l'affirmation des États-Unis selon laquelle tous les contrats d'AL/FEM incluaient les quatre mêmes "modalités essentielles" et que, par conséquent, le programme allégué existe.[2800] De même, les Communautés européennes font valoir que les quatre "modalités essentielles" de l'AL/FEM sur lesquelles se concentre la description des États-Unis sont trop génériques pour étayer l'existence d'une mesure non écrite étant donné que "ces mêmes caractéristiques se retrouvent dans des instruments fondés sur le marché tels que le financement pour le développement offert par les fournisseurs partageant les risques de Boeing et d'Airbus, ainsi que dans des prêts obtenus auprès de banques commerciales".[2801] De l'avis des Communautés européennes, "une description qui est assez générique et d'un niveau suffisamment élevé d'abstraction pour s'appliquer à de nombreuses formes différentes de financement autres que le FEM n'a rien de "précis"".[2802] Les Communautés européennes soutiennent que la teneur d'un programme de subventions inclut d'ordinaire une partie ou la totalité d'une série d'"éléments essentiels", y compris des renseignements sur le point de savoir "comment et quand les demandes de soutien doivent être présentées", "les modalités et conditions régissant l'admissibilité au bénéfice du soutien" et "la manière de démontrer que ces conditions ont été remplies".[2803] Elles font valoir que la description faite par les États-Unis du programme d'AL/FEM allégué ne fait état d'aucun de ces éléments.

7.523 Nous ne considérons pas qu'il existe un critère généralement applicable ou un ensemble particulier de faits qui définit la teneur précise d'un "programme de subventions". Les "éléments essentiels" indiqués par les Communautés européennes peuvent utilement circonscrire les contours généraux d'un ou plusieurs programmes de subventions, mais même les Communautés européennes ne soutiennent pas que tous les programmes de subventions doivent présenter de telles caractéristiques. Ainsi, le fait que la description donnée par les États-Unis de la teneur précise du programme d'AL/FEM ne fasse pas explicitement référence aux "éléments essentiels" identifiés par les Communautés européennes ne la rend pas pour autant inadéquate.

7.524 En principe, nous ne voyons pas de raison pour laquelle la teneur précise d'une mesure non écrite dont il est allégué qu'elle a une "valeur normative" doit atteindre un certain niveau de spécificité pour être susceptible d'être contestée à l'OMC dans le cadre d'une procédure de règlement des différends au titre de l'Accord SMC. Si un Membre de l'OMC considère de bonne foi qu'il existe une mesure qui annule ou compromet les avantages résultant pour lui de l'Accord SMC, alors, quelque générique que puisse en être la teneur, ce Membre est en droit de chercher à obtenir réparation par le

[2798] CE, DCE, paragraphes 116 à 119; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 136 du Groupe spécial.
[2799] CE, DCE, paragraphe 117.
[2800] CE, DCE, paragraphes 116 et 117.
[2801] CE, DCE, paragraphe 119.
[2802] CE, DCE, paragraphe 119.
[2803] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 136 du Groupe spécial. Les autres "éléments essentiels" mentionnés par les Communautés européennes sont: "la nature et la durée de tout soutien accordé"; "les buts dans lesquels le bénéficiaire peut utiliser le soutien"; "les modalités et conditions régissant le remboursement"; et "le point de savoir si les pouvoirs publics sont tenus d'accorder un soutien quand les conditions d'admissibilité sont remplies".

biais d'une procédure de règlement des différends de l'OMC.[2804] Bien évidemment, il peut être plus difficile d'établir qu'une mesure est contraire à une obligation contractée dans le cadre de l'OMC quand elle a une teneur générique que quand elle est plus spécifique. Toutefois, nous ne voyons aucune raison d'exclure la possibilité que même les mesures ayant une teneur générique puissent être incompatibles avec les règles de l'OMC. En tout état de cause, la description faite par les États-Unis de la teneur précise du programme d'AL/FEM allégué inclut davantage qu'une simple référence aux contrats d'AL/FEM accordés selon les quatre mêmes "modalités essentielles". Par contre, c'est la fourniture préalable régulière par les pouvoirs publics liés à Airbus d'une part significative des capitaux dont Airbus a besoin et qu'elle sollicite pour développer chaque nouveau modèle de LCA, sous la forme de prêts à long terme accordés selon les quatre mêmes "modalités essentielles", qui définit la teneur précise du programme d'AL/FEM allégué qui est au centre de la plainte des États-Unis. À notre avis, cette description est suffisamment détaillée pour permettre de comprendre clairement la teneur précise qui, d'après les affirmations des États-Unis, définit la mesure non écrite alléguée que constitue le programme d'AL/FEM. Au demeurant, si un tel programme était décrit dans un document écrit, nous n'aurions aucun doute quant à son existence dans les faits.

7.525 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.[2805] 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.[2806] En outre, la structure des conditions de remboursement différé et subordonné au succès indiquée dans chaque contrat n'était pas toujours la même[2807]; 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

---

[2804] L'article 3:3 du Mémorandum d'accord dispose que le système de règlement des différends de l'OMC existe pour remédier à "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". Dans l'affaire *États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion,* l'Organe d'appel a examiné la portée des "mesures" qui pouvaient faire l'objet d'un règlement des différends à l'OMC, et a fait observer ce qui suit: "En principe, tout acte ou omission imputable à un Membre de l'OMC peut être une mesure de ce Membre aux fins d'une procédure de règlement des différends. Les actes ou omissions qui sont ainsi imputables sont habituellement les actes ou omissions des organes de l'État, y compris ceux du pouvoir exécutif." Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion*, paragraphe 81. L'article 7.1 de l'Accord SMC dispose qu'"{e}xception faite de ce qui est prévu à l'article 13 de l'Accord sur l'agriculture, chaque fois qu'un Membre aura des raisons de croire qu'une subvention, visée à l'article premier, accordée ou maintenue par un autre Membre, cause un dommage à une branche de sa production nationale, annule ou compromet certains de ses avantages ou cause un préjudice grave, ledit Membre pourra demander à tenir des consultations avec cet autre Membre".

[2805] *Voir* les paragraphes 7.369, 7.2100, 7.2102, 7.2104 et 7.2106.

[2806] *Voir* le paragraphe 7.410.

[2807] *Voir* le paragraphe 7.374. Ainsi, par exemple, chacun des quatre contrats d'AL/FEM concernant l'A380 exige le remboursement d'un montant différent d'une manière différente. Il apparaît que le contrat allemand concernant l'A380 exige qu'Airbus paie des intérêts **[***]**. Outre ce paiements, **[***]**. Le contrat français concernant l'A380 fixe **[***]**. Le contrat espagnol concernant l'A380 prévoit un remboursement de **[***]**. Le contrat britannique concernant l'A380 prévoit **[***]**.

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

différentes.[2808] D'autres modalités et conditions diffèrent d'un 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.

7.526 Les Communautés européennes font valoir qu'une autre raison pour laquelle les États-Unis ne peuvent démontrer l'existence du programme d'AL/FEM allégué est qu'Airbus n'a pas toujours sollicité une AL/FEM pour financer le développement de LCA.[2809] En particulier, les Communautés européennes font observer que, "par exemple", aucune AL/FEM n'a été sollicitée auprès des pouvoirs publics liés à Airbus pour les modèles A318, A319 et A321, qu'aucune AL/FEM allemande, espagnole ou britannique n'a été sollicitée pour l'A330-200 et qu'aucune AL/FEM des pouvoirs publics allemands n'a été demandée pour développer l'A340-500/600.[2810]

7.527 Bien que nous considérions que la description qu'ils ont faite de la teneur précise du programme d'AL allégué n'a pas toujours été limpide, il ressort de l'ensemble de leurs arguments et de leurs communications que les États-Unis définissent la teneur précise du programme d'AL/FEM allégué dans les termes que nous avons énoncés plus haut, c'est-à-dire comme étant la fourniture régulière d'une AL/FEM aux mêmes conditions essentielles chaque fois qu'Airbus la *sollicite*.[2811] Dans la mesure où une AL/FEM n'a pas été *sollicitée* par Airbus auprès des pouvoirs publics des États membres des CE susmentionnés pour les projets de LCA pertinents[2812], il s'ensuit que l'absence d'AL/FEM de ces mêmes pouvoirs publics liés à Airbus pour ces modèles ne compromet pas l'existence du programme d'AL/FEM décrit par les États-Unis. Nous notons toutefois que les pouvoirs publics britanniques n'ont pas conclu d'accord d'AL/FEM avec British Aerospace pour le développement de l'A340-500/600, même si British Aerospace leur avait au départ demandé une AL/FEM.

[2808] Par exemple, comparer le contrat espagnol concernant l'A380 (septième clause) avec le contrat britannique concernant l'A380, annexe 3, et le contrat allemand concernant l'A380, article 6.

[2809] CE, DCE, paragraphes 121 et 128.

[2810] CE, DCE, paragraphe 121. De plus, nous relevons que l'AL/FEM en faveur du premier modèle de LCA d'Airbus, l'A300, n'a été accordée que par les pouvoirs publics français, allemands et espagnols, mais pas par les pouvoirs publics britanniques. *Voir* le paragraphe 7.369. Nous avons également constaté qu'au 20 juillet 2005 aucune AL/FEM n'avait été engagée par les pouvoirs publics liés à Airbus pour l'A350, en dépit du fait que celui-ci avait été lancé.

[2811] Quand il leur a été demandé d'expliquer quelles conclusions pouvaient d'après eux être tirées, s'agissant de l'existence du programme d'AL/FEM allégué, de l'absence d'AL/FEM allemande, espagnole et britannique pour l'A330-200 (question n° 3 du Groupe spécial), les États-Unis ont fait valoir que l'AL/FEM des pouvoirs publics français pour l'A330-200 était essentiellement une AL/FEM additionnelle des pouvoirs publics français pour l'A330/A340. Nous ne voyons pas très bien pourquoi les États-Unis n'ont pas signalé, ou au moins laissé entendre, qu'Airbus n'avait pas *sollicité* ou *demandé* une AL/FEM pour ce modèle (ce qui aurait été compatible avec leur description générale de la teneur du programme d'AL/FEM allégué), étant donné qu'ils ont contesté ce contrat en tant que mesure d'AL/FEM séparée et distincte de l'AL/FEM accordée pour l'A330/A340.

[2812] Dans leur réponse à la question n° 173 du Groupe spécial, les Communautés européennes laissent entendre que Deutsche Airbus n'a "fait appel à des fournisseurs partageant les risques" pour financer l'A340-500/600 qu'après avoir compris qu'elle ne pourrait pas obtenir d'AL/FEM des pouvoirs publics allemands. Mais les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve spécifique démontrant que Deutsche Airbus avait effectivement demandé aux pouvoirs publics allemands de lui accorder une AL/FEM pour l'A340-500/600.

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

7.528 D'après les États-Unis, l'absence d'AL/FEM britannique pour l'A340-500/600 ne met pas en cause leur affirmation selon laquelle un programme d'AL/FEM allégué existe, parce que l'AL/FEM en faveur de ce modèle dérivé était en fait *offerte* par les pouvoirs publics britanniques. Ainsi, de l'avis des États-Unis, le fait que British Aerospace a en fin de compte refusé de profiter de l'AL/FEM offerte par les pouvoirs publics britanniques "ne change rien au fait que les pouvoirs publics avaient pris l'engagement".[2813]

7.529 Le protocole d'accord que les Communautés européennes ont fourni comme élément de preuve du projet de contrat négocié entre British Aerospace et les pouvoirs publics britanniques offrait un soutien financier pour l'A340-500/600 à des conditions de remboursement non garanti, différé et subordonné au succès.[2814] De plus, bien que rien dans ce protocole d'accord n'autorise à penser que le taux de rentabilité interne **[***]**[2815] demandé par les pouvoirs publics britanniques représentait un taux d'intérêt inférieur à celui du marché pour le risque assumé au titre du contrat proposé, quand on le compare à un point de repère relatif au taux d'intérêt du marché calculé suivant la méthode qu'appliquent les Communautés européennes pour identifier les points de repères du marché appropriés pour d'autres contrats d'AL/FEM, il est évident que le taux d'intérêt **[***]** n'était pas commercial.[2816] Les Communautés européennes ont souligné que le taux d'intérêt **[***]** appliqué par les pouvoirs publics britanniques était équivalent au taux d'intérêt obtenu par British Aerospace pour le prêt commercial **[***]** qui lui avait finalement servi à financer le projet d'A340-500/600. Toutefois, comme nous l'avons indiqué précédemment, le niveau de risque assumé par le prêteur commercial en vertu de ce contrat était inférieur à celui qui était généralement assumé en vertu des contrats d'AL/FEM des pouvoirs publics liés à Airbus.[2817] Il s'ensuit que le protocole d'accord rédigé aux fins de la participation de British Aerospace au projet d'A340-500/600 comportait les quatre mêmes "modalités essentielles" que l'on trouve dans les autres contrats d'AL/FEM.

7.530 Ainsi, même 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.

[2813] États-Unis, réponse à la question n° 3 du Groupe spécial, faisant référence à divers éléments de preuve fournis, y compris House of Commons Hansard Written Answers, 2 February 1998 (Statement of Mrs Beckett), pièce US-467, et House of Commons Hansard Written Answers, 15 December 1998 (Statement of Mr Battle) ("{L}e gouvernement a décidé le 2 février 1998 d'investir jusqu'à 123 millions de livres dans un partenariat public-privé avec British Aerospace pour le développement de l'A340-500/600 d'Airbus"), pièce US-468.

[2814] Pièce EC-874 (RCC), Heads of Terms Agreement for the A340-500/600.

[2815] Pièce EC-874 (RCC), article 10.2 et annexe 5.

[2816] Comme nous l'avons expliqué précédemment, afin de calculer les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché proposés par les Communautés européennes pour déterminer si les contrats d'AL/FEM équivalaient à un subventionnement, on a ajouté la prime de risque par projet individuelle indiquée par les Communautés européennes au taux d'emprunt de société général indiquée dans le rapport Ellis pour l'entité Airbus emprunteuse concernée. *Voir* les paragraphes 7.433 et 7.470 à 7.473 ci-dessus. En 1998, année au cours de laquelle le protocole d'accord a été préparé, le rapport Ellis indiquait que le taux d'emprunt de société général pour British Aerospace était de 6,24 pour cent. En ajoutant à ce taux d'intérêt la prime de risque par projet proposée par les Communautés européennes, on porte ce taux d'intérêt à plus de **[***]**, d'où il ressort que, même d'après les propres critères des Communautés européennes, l'AL/FEM proposée par les pouvoirs publics britanniques pour l'A340-500/600 était assortie de taux d'intérêt non commerciaux.

[2817] *Voir* les paragraphes 7.452, 7.458 et 7.467 ci-dessus.

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

7.531 Il importe toutefois de signaler que, bien qu'il ait été possible d'établir en se fondant sur les termes exprès de chacun des contrats d'AL/FEM qu'ils avaient été accordés à des conditions de remboursement non garanti, différé et subordonné au succès, il ne ressortait pas aussi clairement du libellé de chaque contrat que le taux de rentabilité demandé par les pouvoirs publics de l'État membre des CE concerné était inférieur à celui du marché. La nature non commerciale des taux d'intérêt appliqués pour les contrats d'AL/FEM est un fait que nous n'avons établi qu'après avoir examiné les nombreux éléments de preuve et arguments présentés par les parties sur les points de repère appropriés relatifs au taux d'intérêt du marché pour les contrats d'AL/FEM. Autrement dit, des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché ne sont pas une caractéristique *explicite* des contrats d'AL/FEM. En outre, nous ne voyons 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. De fait, il est manifeste que l'avantage en matière de taux d'intérêt obtenu par Airbus différait d'un contrat d'AL/FEM à l'autre, diminuant en général avec chaque nouveau modèle de LCA, ce qui laisse entendre que l'AL/FEM n'est pas synonyme d'un degré particulier d'intensité des subventions (ou d'un niveau particulier de taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché). À notre avis, ce fait remet en cause l'existence du programme d'AL/FEM non écrit allégué parce qu'il montre que, pour autant que l'on puisse faire valoir que des cas antérieurs d'AL/FEM prouvent l'existence d'un programme de financement coordonné plus vaste, ces cas n'étayent pas la conclusion qu'un tel programme implique nécessairement l'octroi de prêts à l'avenir à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché.

7.532 En tout état de cause, même si l'AL/FEM était accordée à l'avenir selon les quatre mêmes "modalités essentielles" indiquées par les États-Unis, ce fait ne démontrerait pas à lui seul l'existence du programme d'AL/FEM non écrit. Nous reconnaissons comme les Communautés européennes qu'une action antérieure des pouvoirs publics peut se répéter à l'avenir simplement parce que, au vu des circonstances propres à un cas futur, les pouvoirs publics parviendront à la même décision qu'ils ont prise antérieurement. La répétition d'une action des pouvoirs publics dans le temps ne prouve pas nécessairement que les pouvoirs publics ont adopté une règle générale régissant leur comportement futur.[2818] Ainsi, même en supposant pour les besoins de l'argumentation que l'on puisse conclure, au vu des contrats d'AL/FEM que nous avons examinés, que chaque contrat d'AL/FEM est par définition une forme de financement qui comporte des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché, il faudrait, pour prouver l'existence du programme d'AL/FEM non écrit qui fait l'objet de la plainte des États-Unis, quelque chose de plus que le comportement répété dont témoigne l'octroi d'une AL/FEM à Airbus chaque fois qu'elle a sollicité un soutien en faveur du développement de LCA.

Structures institutionnelles intergouvernementales

7.533 Les États-Unis affirment que leur description du programme d'AL/FEM allégué est étayée par l'existence de "structures institutionnelles complètes qui ont été créées et continuent d'agir dans le but exclusif et exprès d'administrer le programme d'aide au lancement".[2819] Ils indiquent que les "principales" institutions composant ces structures alléguées sont le "Comité intergouvernemental Airbus", le "Comité exécutif Airbus" et "l'Agence exécutive Airbus". Ils mentionnent également comme autres institutions pertinentes la "Conférence des ministres Airbus" et le "Groupe de travail permanent sur le financement des ventes". De l'avis des États-Unis, les structures alléguées ont été initialement établies en vertu de l'Accord de 1969 sur l'A300, en vue de "travailler avec Airbus pour garantir le succès de chaque nouveau modèle de LCA, y compris par l'octroi d'une aide au

[2818] CE, observations sur États-Unis – réponses aux questions n° 136 et 137 du Groupe spécial.
[2819] États-Unis, DDONC, paragraphe 43.

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

lancement"[2820], une "mission" qui, d'après eux, a été renforcée et prolongée par la conclusion d'accords et décisions intergouvernementaux successifs.

L'Accord de 1969

7.534 Comme l'indiquent son titre et son préambule, l'Accord de 1969 prouve l'intention des gouvernements français et allemand de coopérer dans le domaine de l'aéronautique et, en particulier, de soutenir Sud-Aviation[2821] et Deutsche Airbus GmbH ("constructeurs associés") pour le développement d'un seul LCA, l'Airbus A300-B. Donnant effet à cette intention, 13 articles abordent divers aspects du développement et de la production de l'A300, y compris son financement.[2822] L'Accord de 1969 prévoyait que les gouvernements français et allemand fourniraient un montant de financement spécifié pour le développement de l'A300 sous la forme de prêts ("avances remboursables") qui seraient remboursés au moyen d'une série de prélèvements progressifs sur les ventes de l'aéronef, dont la valeur (en pourcentage des recettes des ventes) était explicitement indiquée.[2823] Le développement et la production de l'A300 devaient être répartis entre les deux constructeurs associés concernés, proportionnellement à la contribution respective de chaque gouvernement aux coûts de développement par le biais d'"avances remboursables".[2824] Toutefois, le financement des coûts de la production en série de l'A300 n'était pas régi par l'Accord, qui prévoyait explicitement qu'il serait pris en charge par chacun des constructeurs associés.[2825] L'Accord prévoyait que le choix des moteurs serait soumis à l'approbation des parties[2826] et qu'il serait possible de confier une partie des travaux à des entreprises de pays tiers.[2827] Il prescrivait également au "maître d'œuvre"[2828] d'inviter tous les fournisseurs compétents établis dans les pays signataires à participer aux éventuelles offres de fourniture d'équipements.[2829]

7.535 Un appareil institutionnel a été établi pour superviser la mise en œuvre de l'Accord; il se composait de trois organes: le Comité intergouvernemental ("CIA"); le Comité exécutif ("CEA"); et l'Agence exécutive ("AEA"). La gestion de la participation des gouvernements au projet a été confiée au CIA, qui avait spécifiquement pour tâche de renseigner les parties sur "la progression technique, industrielle, commerciale et financière du projet et de surveiller ou d'assurer l'application des dispositions {de l'}accord en définissant, le cas échéant, les procédures nécessaires et en examinant avec les industriels les problèmes qui viendraient à se poser au cours du programme".[2830] Le CIA était également chargé d'établir le CEA, un organe "constitué d'un membre par État et chargé d'entreprendre les tâches qu'il lui déléguera{it}".[2831] Il était prévu que les deux comités seraient

[2820] États-Unis, DDONC, paragraphe 43.
[2821] Au moment de la conclusion de l'Accord de 1969, Sud-Aviation était une entité d'État. *Voir* le paragraphe 7.183 et la note de bas de page 2054.
[2822] L'Accord comporte six chapitres intitulés comme suit: "Organisation"; "Répartition des travaux"; "Dispositions financières"; "Moteurs et équipements"; "Participation d'industriels d'États tiers"; et "Dispositions finales".
[2823] Articles 6 et 7. Le montant total du financement mentionné dans l'Accord était établi sur la base des "conditions de prix" du 1er janvier 1968, et était révisable en fonction de l'évolution des "conditions économiques générales" après le 1er janvier 1968. Article 6.
[2824] Articles 3.1 et 4.2.
[2825] Article 9.
[2826] Article 10.
[2827] Article 12.
[2828] Lorsque l'Accord de 1969 sur l'A300 a été conclu, le "maître d'œuvre" était Sud-Aviation. Mais peu de temps après, cette responsabilité a été transférée à Airbus Industrie GIE, créé le 18 décembre 1970. Pièce US-11.
[2829] Article 11.
[2830] Pièce US-11, article premier. (original français)
[2831] Pièce US-11, article premier. (original français)

appuyés par l'AEA, établie au sein de l'administration française, et qui servirait de bras exécutif et de source d'information pour "tous les points du programme".[2832] L'une des principales tâches confiées à l'AEA était de conclure avec le maître d'œuvre un accord-cadre définissant l'application de toutes les dispositions pertinentes de l'Accord.[2833] Le maître d'œuvre était chargé de conclure avec chacun des constructeurs associés un accord similaire cautionnant ses engagements vis-à-vis de l'AEA et définissant en particulier la répartition des travaux et des responsabilités, les règles mutuelles de prix, et les conditions de partage entre les constructeurs associés des risques et des profits communs.[2834]

7.536 Les autres tâches particulières des comités considérés mentionnées dans l'Accord consistaient notamment à surveiller que la répartition des travaux soit équilibrée[2835], à déclarer les montants finals des "avances remboursables" versées par chaque gouvernement pour déterminer les sommes finales à rembourser[2836], à convenir avec le maître d'œuvre des "modalités" de contrôle de l'exécution des dispositions en matière de remboursement[2837], et à préparer un rapport annuel à l'intention des parties, contenant notamment une analyse de la situation financière.[2838]

7.537 L'Accord de 1969 a été étendu au gouvernement néerlandais le 28 décembre 1970 et au gouvernement espagnol le 23 décembre 1971.[2839] Ce dernier accord indique que, du fait de leur participation au projet d'A300, ces deux gouvernements ont obtenu un représentant chacun au CIA.[2840] Il indique également que le gouvernement espagnol était représenté au CEA.[2841] Hormis pour trois questions spécifiques considérées comme affectant directement les intérêts du gouvernement espagnol et de sa branche de production, le représentant du gouvernement espagnol au CIA n'avait qu'une "voix consultative".[2842] Sur le fond, l'Accord de 1971 sur l'A300 déclarait, entre autres, que CASA[2843] était un constructeur associé, et lui confiait à la fois une partie de la production en série de l'A300 et, **[***]**.[2844] L'Accord indiquait également que toutes "avances remboursables" du gouvernement

[2832] Pièce US-11, article premier. (original français)
[2833] Article 2.1.
[2834] Article 2.2.
[2835] Article 3.2 (CIA).
[2836] Article 7.1 (CIA).
[2837] Article 7.1 (AEA).
[2838] Article 8 (CIA).
[2839] Accord entre les gouvernements du Royaume des Pays-Bas, de la République fédérale d'Allemagne et de la République française relatif à la réalisation de l'Airbus A300B (1970); cité, entre autres, à l'article 3 de la pièce US-16; et Accord du 23 décembre 1971 entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume des Pays-Bas et de l'État espagnol relatif à la réalisation de l'Airbus A300B, pièce CE-992 (RCC). Les parties n'ont pas fourni de copie de l'accord antérieur de 1970 conclu entre les gouvernements français, allemand et néerlandais.
[2840] Accord de 1971 sur l'A300, article 2, paragraphe 4 ("Les représentants des quatre Parties Contractantes au Comité intergouvernemental ...")
[2841] Accord de 1971 sur l'A300, article 2, paragraphe 7. Les parties n'ayant pas fourni de copie de l'Accord de 1970 sur l'A300, nous ne sommes pas en mesure de confirmer que le gouvernement néerlandais était également représenté au CEA. Toutefois, un organigramme présenté par les États-Unis en tant que pièce US-49 (RCC) laisse supposer que ce pouvait être le cas. Il apparaît que l'Accord de 1981 sur l'A310 (examiné ci-après) le confirme.
[2842] Article 2. Les parties n'ayant pas fourni de copie de l'Accord de 1970 sur l'A300, nous ne sommes pas en mesure de confirmer qu'il contenait une disposition identique ou similaire en ce qui concerne les droits de vote du gouvernement néerlandais.
[2843] À l'époque, CASA était une entreprise appartenant à l'État espagnol. *Voir* la note de bas de page 2234.
[2844] Article 4. Les parties n'ayant pas fourni de copie de l'Accord de 1970 sur l'A300, nous ne sommes pas en mesure de confirmer qu'il contenait une disposition identique ou similaire.

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

espagnol seraient remboursées au moyen **[***]** des remboursements décrits à l'article 7 de l'Accord de 1969.[2845] Enfin, un autre élément qu'il convient de souligner est que l'Accord **[***]**.[2846]

L'Accord de 1981

7.538 Les gouvernements français, allemand, espagnol et britannique ont conclu le 28 septembre 1981 un accord confirmant que les accords de 1969, 1970 et 1971 relatifs au développement et à la production de l'A300 gardaient leur pertinence, et étendant les principes essentiels énoncés dans ces accords au développement et à la production de l'A310.[2847] L'Accord de 1981 comportait 14 articles traitant essentiellement des mêmes questions que celles abordées dans l'Accord de 1969.[2848] Tout comme pour le financement accordé pour le développement de l'A300, l'Accord de 1981 prévoyait que des montants de financement spécifiés seraient mis à disposition pour le développement de l'A310 sous la forme de prêts qui seraient remboursés au moyen d'une série de prélèvements progressifs sur les ventes de l'aéronef, dont la valeur (en pourcentage des recettes des ventes) était explicitement indiquée.[2849] Il disposait également qu'une part spécifiée des coûts de développement de l'A310 serait prise en charge par les gouvernements belge et néerlandais (respectivement par Belairbus et Fokker) et qu'un accord serait signé avec les deux gouvernements en temps opportun.[2850] Un accord a été conclu avec les gouvernements belge et néerlandais en 1982.[2851]

7.539 Les travaux de développement étaient répartis proportionnellement à la contribution respective de chaque gouvernement aux coûts de développement par le biais d'"avances remboursables".[2852] Les constructeurs associés (qui incluaient désormais British Aerospace[2853]) étaient chargés de la production en série de l'élément de l'A310 que chacun d'eux avait développé.[2854] Toutefois, là encore, le financement des coûts de la production en série de l'A310 n'était pas régi par l'Accord, qui disposait explicitement qu'il serait pris en charge par chacun des constructeurs associés.[2855] Tout comme les accords précédents, l'Accord de 1981 prévoyait également qu'il serait possible de confier une partie des travaux à des entreprises de pays tiers.[2856] De plus, Airbus Industrie était tenue d'inviter tous les fournisseurs compétents établis dans les pays signataires à participer aux

[2845] Article 5.
[2846] Article 6.
[2847] Accord entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, de la République française, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et de l'Espagne relatif au programme Airbus (l'"Accord de 1981"), pièce EC-942 (RCC).
[2848] L'Accord comporte sept chapitres intitulés comme suit: "Généralités"; "Organisation"; "Poursuite du programme Airbus A300 et répartition des travaux dans le programme Airbus A310"; "Financement du programme A310"; "Équipements"; "Participation industrielle de pays tiers"; "Dispositions finales".
[2849] Pièce EC-942 (RCC), articles 8 à 10. Les montants de financement spécifiés étaient établis sur la base des "conditions économiques" existant en janvier 1978, et étaient révisables en fonction des fluctuations des coûts entre janvier 1978 et la date du versement, selon une formule que devait élaborer chaque pays qui accordait le financement. Article 8.3.
[2850] Pièce EC-942 (RCC), article 8.6.
[2851] Accord entre les gouvernements du Royaume de Belgique, de la République fédérale d'Allemagne, de l'Espagne, de la République française, du Royaume des Pays-Bas, et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif au programme Airbus (1982), cité à l'article 3 de la pièce US-16. Les parties n'ont pas fourni de copie de cet accord.
[2852] Article 8.2.
[2853] Préambule. À l'époque, British Aerospace était une entreprise publique. *Voir* la note de bas de page 2057.
[2854] Article 5.1.
[2855] Article 10.1.
[2856] Article 12.

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

éventuelles offres de fourniture d'équipements et de communiquer à l'AEA une liste des fournisseurs invités ainsi que les raisons pour lesquelles ils avaient finalement été retenus.[2857]

7.540 Le même appareil institutionnel composé du CIA, du CEA et de l'AEA qui avait été établi en vertu des accords antérieurs était maintenu.[2858] La participation du gouvernement britannique au CIA et au CEA était rappelée[2859]; et la participation à l'AEA était élargie pour inclure des représentants non seulement du gouvernement français mais également des gouvernements allemand et britannique.[2860] Les gouvernements français, allemand et britannique avaient un droit de vote intégral aux comités, le droit de vote du gouvernement espagnol étant par contre limité à quatre domaines spécifiques qui correspondaient pour l'essentiel à ceux mentionnés dans l'Accord de 1971.[2861]

7.541 En tant qu'organisme d'exécution, l'AEA était une nouvelle fois chargée de conclure un "accord-cadre" avec Airbus Industrie GIE pour donner effet à toutes les dispositions pertinentes de l'Accord. L'accord-cadre devait stipuler: qu'Airbus Industrie et les constructeurs associés s'engageaient à mener à bien le développement de l'A310 et à obtenir les certifications nécessaires; que tous les coûts de développement additionnels seraient pris en charge par Airbus Industrie et les constructeurs associés; et qu'Airbus Industrie conclurait un contrat avec chacun des constructeurs associés en vertu duquel ces derniers partageraient la responsabilité d'Airbus Industrie vis-à-vis de l'AEA et qui définirait la répartition des travaux et des responsabilités.[2862] Les autres tâches particulières des comités considérés mentionnées dans l'Accord consistaient notamment à faire rapport sur les progrès concernant les diverses étapes du projet[2863]; à déclarer les montants finals des "avances remboursables" versées par chaque gouvernement pour déterminer les sommes finales à rembourser[2864]; et à convenir avec Airbus Industrie GIE des "modalités" de contrôle de l'exécution des dispositions en matière de remboursement.[2865] Le Groupe de travail permanent sur le financement des ventes était reconduit (il avait été créé par décision du CIA en 1973), et ouvert à la participation des gouvernements espagnol et britannique.[2866]

L'Accord de 1991

7.542 Le 6 février 1991, les gouvernements français, allemand, espagnol, britannique et belge ont conclu un autre accord relatif au développement, à la production et au financement des ventes de l'A320.[2867] Cet accord comportait 17 articles portant essentiellement sur les mêmes questions que celles visées par les accords précédents relatifs à l'A300 et à l'A310, mais, pour ce qui concernait l'A320, avec en plus une obligation plus détaillée de soutien du financement des ventes à l'exportation et une disposition sur la possibilité d'étendre l'application de l'Accord à l'A321 et à d'autres modèles

[2857] Article 11.
[2858] Pièce EC-942 (RCC), articles 2.1, 2.6 et 2.7.
[2859] Pièce EC-942 (RCC), articles 2.2 et 2.6. La participation du gouvernement britannique au CIA a commencé à compter du 1er janvier 1979 du fait de l'entrée de British Aerospace dans Airbus Industrie GIE avec une participation de 20 pour cent. *Voir*, par exemple, la pièce EC-941 (RCC).
[2860] Article 2.7.
[2861] Article 2.4.
[2862] Article 3.
[2863] Article 8.6 (AEA).
[2864] Article 9.1 (CIA).
[2865] Article 9.5 (AEA).
[2866] Article 10.2.
[2867] Accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme Airbus A320 (l'"Accord de 1991"), pièce US-16.

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

dérivés de l'A320.[2868] La contribution financière attendue de chaque gouvernement ("aportaciones nacionales") en faveur des constructeurs associés (qui incluaient désormais Belairbus[2869]) aux fins du développement de l'A320 était indiquée[2870], et il était stipulé que les remboursements seraient effectués sur les recettes des ventes de l'aéronef.[2871] Toutefois, à la différence des accords antérieurs, l'Accord de 1991 ne précisait pas la forme ni la valeur de ces remboursements.

7.543 Les travaux de développement et la production étaient répartis entre les cinq opérateurs nationaux, proportionnellement aux travaux entrepris sur chaque territoire et à la contribution respective de chaque gouvernement aux coûts de développement.[2872] Mais, là encore, le financement des coûts de production de l'A320 n'était pas régi par l'Accord mais laissé à la charge des constructeurs associés.[2873] Comme pour les accords antérieurs, il était prévu qu'il serait possible de confier une partie des travaux à des entreprises de pays tiers.[2874] En outre, Airbus Industrie et les constructeurs associés étaient tenus d'inviter tous les fournisseurs compétents, en particulier ceux qui étaient établis dans les pays signataires, à participer aux éventuelles offres de fourniture d'équipements et à communiquer à l'AEA une liste des fournisseurs invités ainsi que les raisons pour lesquelles ils avaient finalement été retenus.[2875] L'Accord prescrivait également que les gouvernements français, allemand, espagnol et britannique soutiendraient le financement à l'exportation de l'A320 (l'obligation du gouvernement espagnol se limitant aux achats effectués par des compagnies aériennes espagnoles).[2876] Les responsabilités du Groupe de travail permanent sur le financement des ventes étaient étendues à l'A320.[2877]

7.544 Le CIA, le CEA, l'AEA et le Groupe de travail permanent sur le financement des ventes étaient maintenus et leur mandat et leurs responsabilités étendus à l'A320.[2878] Le gouvernement belge obtenait une représentation au CIA et au CEA pour le projet de l'A320; et il était précisé que le gouvernement néerlandais ne serait pas représenté aux réunions des comités concernant l'A320.[2879] Là encore, les gouvernements français, allemand et britannique avaient un droit de vote intégral aux comités, le droit de vote des gouvernements espagnol et belge étant limité à quatre domaines spécifiques.[2880]

7.545 Enfin, l'AEA était une nouvelle fois chargée de conclure un accord-cadre ("Acuerdo Marco") avec Airbus Industrie GIE pour donner effet à toutes les dispositions pertinentes de l'Accord. L'accord-cadre devait comporter: l'engagement d'Airbus Industrie et des constructeurs associés de mener à bien le développement de l'A320 et d'obtenir les certifications nécessaires; une définition des travaux de développement, des coûts et des étapes techniques; une explication de la manière dont les

[2868] L'Accord comporte neuf chapitres intitulés comme suit: "Généralités"; "Organisation"; "Développement"; "Équipements"; "Production"; "Participation industrielle de pays tiers"; "Financement des ventes à l'exportation"; "Versions dérivées"; et "Dispositions finales".
[2869] Préambule.
[2870] Article 5. Les montants de financement spécifiés étaient établis sur la base de la situation économique ("situación económica") de janvier 1982, et étaient révisables en fonction d'une formule d'actualisation incorporant les indices nationaux correspondants. Article 6.1.
[2871] Article 8 ("Les contributions nationales respectives aux coûts de développement seront remboursées par Airbus Industrie sur le produit des ventes d'appareils").
[2872] Articles 5.2, 5.3 et 11.
[2873] Article 12.
[2874] Articles 13 et 14.
[2875] Article 10.
[2876] Article 15.1.
[2877] Article 15.2.
[2878] Articles 3.1, 3.5 et 12.
[2879] Article 3.1.
[2880] Article 3.2, 3.3 et 3.4.

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

montants des remboursements seraient versés par Airbus Industrie aux constructeurs associés, et un échéancier de ces remboursements; l'engagement d'Airbus Industrie de conclure un contrat avec chacun des constructeurs associés en vertu duquel ceux-ci partageraient la responsabilité d'Airbus Industrie vis-à-vis de l'AEA; et l'engagement d'Airbus Industrie d'informer immédiatement l'AEA en cas de modification des travaux de développement.[2881] Les autres tâches particulières des comités considérés mentionnées dans l'Accord étaient notamment le suivi des progrès des diverses étapes du projet[2882], et l'examen des propositions de compensation dans le cas où la production n'était pas répartie de manière équilibrée.[2883]

L'Accord de 1994

7.546 Les cinq mêmes gouvernements ont conclu les 25 et 26 avril 1994 un accord très similaire relatif au développement, à la production et au financement des ventes de l'A330/A340.[2884] L'Accord comportait 14 articles portant essentiellement sur les mêmes questions que celles visées par l'Accord de 1991, mais pour ce qui était de l'A330/A340.[2885] Il indiquait la contribution financière maximale au projet de développement attendue de chaque gouvernement[2886], et disposait que les montants finals seraient fixés par le CIA, compte tenu des estimations obtenues d'Airbus Industrie.[2887] À l'instar de tous les accords antérieurs, l'Accord de 1994 stipulait que les remboursements des sommes avancées par les gouvernements seraient effectués sur les recettes des ventes de l'aéronef.[2888] Toutefois, il ne précisait pas la forme ni la valeur de ces remboursements.

7.547 La production était répartie entre les cinq branches de production nationales, dans la mesure du possible proportionnellement à la contribution respective de chaque gouvernement aux coûts de développement.[2889] Mais, là encore, le financement des coûts de production de l'A330/A340 n'était pas régi par l'Accord mais laissé à la charge de constructeurs associés.[2890] Comme pour les accords antérieurs, il était prévu qu'il serait possible de confier une partie des travaux à des entreprises de pays tiers.[2891] En outre, Airbus Industrie et les constructeurs associés étaient tenus d'inviter tous les fournisseurs compétents, en particulier ceux établis dans les pays signataires, à participer aux éventuelles offres de fourniture d'équipements et à communiquer à l'AEA une liste des fournisseurs invités ainsi que les raisons pour lesquelles ils avaient finalement été retenus.[2892] L'Accord prescrivait également que les gouvernements français, allemand, espagnol et britannique soutiendraient le financement à l'exportation de l'A330/A340 (l'obligation du gouvernement espagnol se limitant aux

[2881] Article 4.
[2882] Article 11 (CIA).
[2883] Article 9.1 (CIA).
[2884] Accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme Airbus A330/A340, daté des 25/26 avril 1994 (l'"Accord de 1994"), pièce US-28.
[2885] L'Accord comporte huit chapitres intitulés comme suit: "Généralités"; "Organisation"; "Développement"; "Équipements"; "Production"; "Financement des ventes à l'exportation"; "Versions dérivées"; et "Dispositions finales".
[2886] Article 5.
[2887] Article 6.1. Les montants de financement spécifiés dans le contrat étaient révisables en fonction d'une formule d'actualisation incorporant les indices nationaux respectifs. Article 6.2.
[2888] Article 8 ("Les contributions nationales respectives aux coûts de développement seront remboursées par Airbus Industrie sur le produit des ventes d'appareils").
[2889] Article 10.
[2890] Article 11.
[2891] Article 7.
[2892] Article 9.

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

achats effectués par des compagnies aériennes espagnoles).[2893] Enfin, l'Accord expliquait que des consultations seraient menées pour décider des modalités de l'extension de ses dispositions aux versions dérivées de l'A330/A340.[2894]

7.548 S'agissant de l'appareil institutionnel, les comités mentionnés dans l'Accord de 1991 étaient maintenus aux fins de l'exécution de la participation des gouvernements au projet de l'A330/A340.[2895] L'AEA était une nouvelle fois chargée de conclure un accord-cadre ("Acuerdo Marco") avec Airbus Industrie GIE pour donner effet à toutes les dispositions pertinentes de l'Accord. L'accord-cadre devait comporter: l'engagement d'Airbus Industrie de mener à bien, avec les constructeurs associés, le développement de l'A330/A340 et d'obtenir les certifications nécessaires; une définition des travaux de développement et des étapes techniques pour permettre à l'AEA de suivre et d'évaluer la mise en œuvre du projet; l'engagement d'Airbus Industrie de soumettre un document, ayant reçu l'accord des constructeurs associés, définissant les contributions nationales respectives aux coûts de développement, ainsi qu'un échéancier des dépenses prévues; l'engagement d'Airbus Industrie de fournir divers renseignements, y compris toutes les informations nécessaires au suivi du programme de développement, dont sa situation financière; l'engagement d'Airbus Industrie d'informer immédiatement l'AEA en cas de modification des travaux de développement; et la conclusion dès que possible de contrats entre Airbus Industrie et chacun des constructeurs associés, en vertu desquels ceux-ci partageraient la responsabilité d'Airbus Industrie vis-à-vis de l'AEA.[2896] Les autres tâches particulières des comités considérés mentionnées dans l'Accord étaient notamment le suivi des progrès des diverses étapes du projet[2897], et l'examen des réclamations concernant la répartition non équilibrée des travaux de production.[2898]

L'Accord de 2003

7.549 Les gouvernements français, allemand, espagnol et britannique ont conclu avec Airbus SAS le 16 juin 2003 un accord énonçant certains principes et certaines obligations applicables à la poursuite du soutien accordé par les pouvoirs publics des quatre pays aux programmes de LCA d'Airbus.[2899] Le préambule de l'Accord décrit son contexte dans les trois considérants suivants:

> "Considérant:
>
> la transformation d'Airbus en une société intégrée et les investissements des quatre principaux pays Airbus dans les filiales nationales d'Airbus;
>
> la volonté des quatre principaux pays Airbus de continuer à apporter des soutiens à Airbus, tels que les aides au développement, les aides à la recherche et à la technologie et les financements des ventes d'avions à l'exportation; {et}
>
> la volonté d'Airbus de fournir des informations aux quatre principaux pays Airbus dans l'objectif de leur permettre d'élaborer leur politique à son égard et s'assurer qu'il respecte les obligations mises à sa charge lorsqu'un soutien lui est apporté."

[2893] Article 12.
[2894] Article 13.
[2895] Article 3.
[2896] Article 4.
[2897] Article 11 (CIA).
[2898] Article 9.1 (CIA).
[2899] Accord du 16 juin 2003 signé à Paris-Le Bourget entre les Ministres des quatre principaux Pays Airbus et Airbus, pièce US-122 (RCC).

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

7.550 Il énonce ensuite l'obligation faite à Airbus de fournir, sur demande, au CIA et/ou au CEA diverses informations "relatives à Airbus et aux programmes Airbus", définis comme étant "le programme A380 et les programmes ultérieurs ainsi que leurs dérivés et tout autre programme Airbus n'ayant pas fait l'objet d'un Accord Cadre avec Airbus".[2900] L'Accord dispose que le but du transfert d'informations est de permettre "aux Quatre Principaux Pays Airbus d'élaborer leur politique à l'égard de la société et de s'assurer qu'elle respecte les obligations mises à sa charge lorsqu'un soutien lui est accordé".[2901] Y figure une liste non exhaustive de dix types d'information qui doivent être fournis sur demande, tels que des "mises à jour financières sur chacun des programmes Airbus et sur la situation financière d'Airbus", des "comptes rendus sur les développements techniques des programmes Airbus", les "prévisions de ventes d'avions et ses ventes effectives détaillées par client et les comparaisons avec les ventes d'avions des concurrents d'Airbus" et la "stratégie de produits et de développement d'Airbus".[2902] Il y a également diverses dispositions sur la confidentialité.[2903]

7.551 À la différence des accords intergouvernementaux antérieurs, l'Accord de 2003 ne concerne aucun projet de développement de LCA d'Airbus en particulier. Il concerne principalement l'A380, mais d'autres projets non spécifiés lancés à la date de cet accord, ou ultérieurement, ainsi que leurs dérivés, étaient également visés. En outre, d'autres projets Airbus non visés par les accords-cadres conclus avant l'Accord de 2003 entraient également dans son champ d'application.[2904] L'Accord prend acte de la volonté des quatre gouvernements de continuer à soutenir le développement de LCA d'Airbus au moyen de l'"investissement de lancement". Si l'"investissement de lancement" n'est pas défini, les références à des projets antérieurs de développement de LCA d'Airbus laissent nettement entendre qu'il s'agit de l'AL/FEM telle que nous l'avons précédemment décrite. Il est toutefois clair que les gouvernements ne prennent pas l'engagement d'accorder un "investissement de lancement" pour un modèle particulier de LCA.

7.552 S'agissant de l'A380, les États-Unis affirment que les pouvoirs publics liés à Airbus avaient déjà décidé à la fin de 2000 de soutenir son développement au moyen de l'AL/FEM. Pour étayer leur affirmation, ils fournissent un communiqué de presse du Ministre français de l'équipement, des transports et du logement, daté du 15 mars 2002, qui dit notamment ce qui suit:

> "Accord pour le financement de l'Airbus A380
>
> Jean-Claude Gayssot se félicite de la signature du protocole aux termes duquel l'État apportera à Airbus France une avance de 1 213 millions d'euros pour le développement du futur gros porteur A380.
>
> Cette signature est la concrétisation, pour la France, de la décision prise à la fin de l'année 2000 par les différents pays européens concernés de soutenir ce programme au prorata des participations de leurs industries respectives au développement du nouvel avion.
>
> L'avance est consentie au taux du marché et sera remboursable au fur et à mesure des livraisons. Ce financement respecte ainsi en tout point les dispositions de l'accord

[2900] Articles 1er et 3.
[2901] Article 3.1.
[2902] Article 3.2.
[2903] Article 6.
[2904] Nous croyons comprendre qu'il s'agit là d'une référence aux accords-cadres entre l'AEA et Airbus Industrie que les accords intergouvernementaux antérieurs exigeaient.

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

> euro-américain de juillet 1992 régissant les soutiens aux programmes d'avions de plus de 100 places. ..."[2905]

7.553 Les États-Unis considèrent que le passage souligné du communiqué de presse ci-dessus prouve l'existence d'un accord entre les pouvoirs publics liés à Airbus au sujet de l'octroi de l'AL/FEM pour l'A380. Ils font observer qu'au cours du processus prévu à l'Annexe V, les Communautés européennes ont nié l'existence d'un tel accord et "n'ont pas tenté de résoudre l'antinomie entre leur affirmation et le communiqué de presse du Ministre français des transports".[2906]

7.554 S'agissant de l'A350, les États-Unis font valoir que les pouvoirs publics liés à Airbus s'étaient engagés à accorder une AL/FEM pour ce projet au moment où le présent Groupe spécial a été établi. Nous avons toutefois déjà conclu que l'affirmation des États-Unis ne pouvait être étayée sur la base des éléments de preuve et arguments portés à notre connaissance.[2907]

Conférence des ministres Airbus

7.555 Les États-Unis font valoir que la Conférence des ministres Airbus est un élément de la structure institutionnelle intergouvernementale établie "pour agir dans le but exclusif et exprès d'administrer le programme d'aide au lancement".[2908] Mais les États-Unis n'ont présenté aucun élément de preuve ou argument additionnel pour expliquer de quelle manière exactement ils considèrent que cet organe agit en fait. Selon les Communautés européennes, la Conférence des ministres Airbus est une "réunion tenue lors des salons annuels de l'aéronautique du Bourget, de Berlin et de Farnborough" au cours de laquelle les Ministres français, allemand, espagnol et britannique se rencontrent "pour discuter de toutes sortes de sujets avec les responsables d'Airbus – comme la situation financière de la société, l'état d'avancement des programmes de LCA existants et les plans relatifs aux futurs LCA d'Airbus".[2909] Les Communautés européennes n'ont pas, elles non plus, présenté le moindre élément de preuve pour justifier leurs affirmations factuelles, mais il apparaît que les États-Unis acceptent cet aspect de l'explication des Communautés européennes au sujet des fonctions de la Conférence des ministres Airbus.[2910] Par contre, les États-Unis n'acceptent pas l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle ni l'octroi de l'AL/FEM ni ses modalités et conditions ne sont examinés ou coordonnés dans le cadre de cet organe.[2911]

Évaluation globale des structures institutionnelles intergouvernementales

7.556 Les Communautés européennes affirment qu'aucune des institutions intergouvernementales mentionnées par les États-Unis n'accorde d'AL/FEM ou n'en fixe les modalités.[2912] En outre, selon elles, l'octroi de l'AL/FEM et ses modalités et conditions ne sont jamais examinés par les gouvernements des États membres des CE dans les diverses instances. Les Communautés européennes décrivent la fonction actuelle du CIA, indiquant qu'il se réunit deux fois par an en tant qu'"instance permettant à Airbus GIE/SAS et aux États membres d'échanger des informations sur toute une gamme de questions" y compris la situation financière d'Airbus, le financement des ventes,

---

[2905] Communiqué de presse, *Accord pour le Financement de l'Airbus A380*, Ministère français des transports (15 mars 2002), pièce US-45 (non souligné dans l'original).

[2906] États-Unis, PCE, note de bas de page 84.

[2907] L'affirmation des États-Unis voulant que les pouvoirs publics liés à Airbus se soient engagés à fournir une AL/FEM pour l'A350 est examinée plus haut, aux paragraphes 7.296 et 7.314 du présent rapport.

[2908] États-Unis, DDONC, paragraphe 43.

[2909] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.

[2910] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.

[2911] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.

[2912] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.

les évolutions techniques, les crédits à l'exportation, les émissions de l'aviation et le trafic aérien. Elles expliquent que, "dans certains cas, le CIA peut travailler avec Airbus GIE/SAS pour répartir les travaux de développement (ce que l'on appelle la "part des travaux") pour des programmes de LCA spécifiques".[2913] Elles affirment également que le rôle du CEA a régulièrement diminué depuis la fin des années 1980 et que ses fonctions sont désormais en grande partie assumées par le CIA.[2914] S'agissant de l'AEA, les Communautés européennes révèlent qu'elle est désormais "défunte", et que les accords-cadres qu'elle avait l'habitude de négocier avec Airbus Industrie pour le compte du CEA ne sont plus conclus. De même, elles décrivent la Conférence des ministres Airbus comme une réunion tenue une fois par an entre les Ministres français, allemand, espagnol et britannique pour discuter de "toutes sortes de sujets avec les responsables d'Airbus – comme la situation financière de la société, l'état d'avancement des programmes de LCA existants et les plans relatifs aux futurs LCA d'Airbus".[2915] Enfin, les Communautés européennes allèguent que le Groupe de travail permanent sur le financement des ventes n'a aucun lien avec les prêts AL/FEM dans la mesure où ce groupe s'occupe des questions se rapportant au financement des ventes d'aéronefs et aux crédits à l'exportation.[2916]

7.557 De l'avis des États-Unis, les fonctions des instances institutionnelles mentionnées par les Communautés européennes étayent l'existence d'un programme d'AL/FEM ayant la teneur précise qu'ils ont définie parce que toutes ces fonctions "facilitent les décisions finales des gouvernements liés à Airbus concernant l'octroi d'une aide au lancement et les modalités y relatives".[2917] Ils soulignent que "{q}uand bien même les affirmations des CE {selon lesquelles les instances intergouvernementales ne décident pas de l'octroi de l'AL/FEM ou de ses modalités} seraient correctes", les Communautés européennes ont elles-mêmes confirmé qu'elles "fourniss{aient} le soutien nécessaire aux responsables pour qu'ils prennent" ces décisions, étayant par là même l'existence du programme d'AL/FEM allégué.[2918]

7.558 Nous ne sommes pas convaincus par les arguments des États-Unis. Depuis leur création en 1969, les institutions intergouvernementales ont joué un rôle dans l'administration de la participation des États membres des CE aux projets de développement de LCA d'Airbus. Mais ce rôle a varié d'un projet de LCA à l'autre tant sur le fond que sur la forme, devenant de plus en plus limité. Par exemple, alors que les fonctions des comités dans le cadre des projets initiaux couvraient des aspects tels que la conclusion d'accords-cadres et l'établissement de "modalités" permettant de surveiller l'exécution des dispositions en matière de remboursement spécifiques, à l'époque de l'A380, le rôle des comités qui existaient encore[2919] a été réduit, se limitant essentiellement à l'échange d'informations. De fait, le rôle des comités dans le développement de l'A380 n'était prescrit dans aucun accord intergouvernemental pour la raison qu'aucun accord intergouvernemental n'a jamais été conclu pour l'A380. En revanche, un accord prescrivant l'échange d'informations entre Airbus et le CIA et/ou le CEA a été conclu entre les gouvernements liés à Airbus et Airbus SAS.

7.559 Au fil du temps, la participation aux comités a également fluctué. Bien qu'ayant été invité[2920], le gouvernement britannique n'a pas au départ participé aux réunions des comités pour le projet d'A300. Il n'a obtenu de représentation aux comités qu'en 1979, date à laquelle il a rejoint les gouvernements espagnol et néerlandais, qui étaient représentés au CIA depuis 1970 et 1971,

[2913] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.
[2914] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.
[2915] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.
[2916] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.
[2917] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.
[2918] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.
[2919] Nous notons que les États-Unis n'ont pas contesté l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'AEA est "maintenant défunte".
[2920] *Voir* le préambule de l'Accord de 1969 sur l'A300.

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

respectivement. Par la suite, le gouvernement belge a rejoint les projets d'A310, d'A320 et d'A330/A340, apportant des fonds pour le développement selon les modalités convenues avec les autres signataires des accords intergouvernementaux correspondants, et obtenant en conséquence une représentation dans deux au moins des trois comités. Par ailleurs, le gouvernement néerlandais n'a pas participé aux projets postérieurs à l'A310 et sa représentation aux comités a été réduite en conséquence. Ainsi, tout au plus, les éléments de preuve qui nous ont été présentés semblent montrer que, si les opérations du comité mettent en évidence l'existence d'un quelconque "programme" de soutien, il s'agirait d'un programme concernant le gouvernement belge (qui a obtenu pour l'essentiel les mêmes droits de vote que l'Espagne en ce qui concerne les projets d'A320 et d'A330/A340) et le gouvernement néerlandais.

7.560 Les accords en cause ne disent rien sur la question de savoir si les trois comités Airbus ont été impliqués dans le développement de l'A330-200 et de l'A340-500/600, deux modèles qui ont bénéficié d'une AL/FEM et, par conséquent, d'après la propre description des États-Unis, des modèles qui doivent entrer dans le champ d'application du programme d'AL/FEM allégué.[2921] De même, aucun élément de preuve n'indique que les comités ou la Conférence des ministres Airbus ont été impliqués dans le lancement par Airbus de l'A350. De fait, nous avons déjà conclu que les États-Unis n'ont pas démontré qu'un engagement relatif à l'octroi d'une AL/FEM pour ce modèle de LCA avait été pris par les gouvernements liés à Airbus au moment de l'établissement du présent Groupe spécial.[2922]

7.561 Tout comme les Communautés européennes, nous ne voyons aucun rapport apparent entre le Groupe de travail permanent sur le financement des ventes et l'octroi de l'AL/FEM ou l'existence du programme d'AL/FEM allégué. En outre, à partir des éléments de preuve qui nous ont été présentés, nous ne pouvons conclure que la Conférence des ministres Airbus est davantage que ce que les Communautés européennes disent qu'elle est, à savoir une instance dans laquelle des informations sont échangées entre les gouvernements liés à Airbus et les dirigeants d'Airbus. Bien que nous partagions dans une certaine mesure l'avis des États-Unis selon lequel "il n'est pas plausible que les gouvernements et Airbus se retrouvent au moins trois fois par an pour discuter de questions incluant "la situation financière de la société" sans jamais discuter de l'octroi de milliards d'euros de financement des pouvoirs publics représentant un tiers du coût de développement d'un modèle de LCA"[2923], les États-Unis n'ont mentionné aucun élément de preuve qui vienne directement étayer leur position. En tout état de cause, même s'il existait un élément de preuve démontrant que les gouvernements liés à Airbus "discutent" de l'octroi de prêts AL/FEM lors de la Conférence des ministres Airbus, le poids accordé à un tel élément de preuve dépendrait de la mesure dans laquelle il pourrait étayer la teneur précise du programme d'AL/FEM non écrit allégué. Autrement dit, un élément de preuve de simples discussions sur l'octroi de l'AL/FEM n'établirait pas, à lui seul, l'existence du programme d'AL/FEM non écrit défini par les États-Unis.

7.562 Enfin, nous notons que la portée des accords intergouvernementaux à l'origine de l'existence du mandat et des opérations des comités Airbus allait au-delà de l'octroi de l'AL/FEM aux fins du développement de LCA. Ces accords visaient également la production des LCA, l'externalisation des travaux de développement et de production, la fourniture d'équipements, le financement des ventes et, dans certains cas, contenaient des règles sur l'achat des moteurs et des engagements relatifs à l'achat de LCA. Ainsi, contrairement à ce que disent les États-Unis, les comités Airbus n'ont pas été établis ou maintenus "dans le but exclusif et exprès d'administrer le programme d'aide au lancement". Si, en

[2921] L'article 13 de l'Accord de 1994 prévoyait que des consultations seraient menées en vue d'arrêter les modalités d'extension de ses dispositions aux versions dérivées de l'A330/A340, mais les États-Unis n'ont pas présenté d'arguments ni d'éléments de preuve laissant supposer que de telles consultations ou qu'une telle extension s'étaient effectivement produites.

[2922] *Voir* le paragraphe 7.314 ci-dessus.

[2923] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.

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

fait, les comités ont effectivement un but "exclusif", il pourrait peut-être être mieux défini comme étant la gestion et l'administration générales de la participation variable d'États membres individuels des CE au développement de LCA d'Airbus projet par projet.

Administrations nationales

7.563 Les États-Unis affirment que les gouvernements liés à Airbus maintiennent des "administrations spécialisées" qui sont chargées des tâches administratives relatives au maintien du "système" d'AL/FEM et qui coordonnent la fourniture de l'AL/FEM à Airbus. S'agissant de la France, les États-Unis font valoir qu'il existe "une cellule spéciale" (la "cellule d'avions de transport de plus de 100 places") au sein de la "Direction des programmes aéronautiques civils", qui supervise Airbus et le "système" d'AL/FEM, participe aux institutions intergouvernementales et administre la fourniture de l'AL/FEM à Airbus.[2924] En Allemagne, les États-Unis affirment que le bureau du Coordonnateur de l'industrie aérospatiale et de la recherche aéronautique, qui relève du Ministère fédéral de l'économie et de la technologie, est chargé d'administrer le "système" d'AL/FEM.[2925] Pour l'Espagne, les États-Unis mentionnent le Ministère des sciences et de la technologie, qui est, d'après eux, chargé d'administrer le "système d'avances remboursables" et de participer au "Conseil des ministres des quatre pays, au Comité exécutif {Airbus} et aux autres organes qui gèrent et coordonnent le système".[2926] Enfin, les États-Unis font valoir que le "système britannique d'aide au lancement" est administré par "l'équipe chargée de l'industrie aérospatiale" du Service de l'industrie aérospatiale et de la défense du Département britannique du commerce et de l'industrie. Les États-Unis soutiennent que ce service est chargé des "relations avec les entreprises de l'aérospatiale civile et de l'investissement de lancement".[2927]

7.564 Selon les Communautés européennes, la "cellule d'avions de transport de plus de 100 places" qui existe au sein de la Direction des programmes aéronautiques civils ("DPAC") est constituée d'un seul fonctionnaire. La DPAC, qui relève de la Direction générale de l'aviation civile, est chargée de la coopération internationale dans les domaines de l'aéronautique et l'aviation civile, de la sécurité aérienne, de la gestion du trafic aérien, de la R&T dans le secteur de l'aérospatiale et des communications extérieures. Les Communautés européennes affirment que l'unique fonctionnaire qui travaille pour la "cellule d'avions de transport de plus de 100 places" passe 40 pour cent de son temps à s'occuper de questions en relation avec les prêts AL/FEM en faveur d'Airbus, le temps restant étant consacré à diverses questions de politique générale et autres questions se rapportant à la branche de production des LCA.[2928] Les Communautés européennes expliquent qu'en Allemagne, le service "de l'industrie et de la technologie aérospatiale", qui relève du Coordonnateur de l'industrie aérospatiale et de la recherche aéronautique, est chargé de diverses tâches, y compris d'évaluer les demandes de financement par les pouvoirs publics, comme l'AL/FEM et les crédits à l'exportation, de fournir au Parlement et à l'opinion publique des informations sur les questions liées à l'aéronautique, d'administrer les instruments de financement existants, de mettre en œuvre le programme fédéral de R&T et d'examiner toute une série de questions ayant trait au transport aérien national et international. Les Communautés européennes disent que ce service compte dix fonctionnaires, dont deux consacrent approximativement 30 pour cent de leur temps aux prêts AL/FEM accordés à Airbus et à d'autres entités.[2929] Elles affirment qu'en Espagne environ 50 pour cent du travail effectué par l'un des huit fonctionnaires du Département de l'aéronautique du Centre de développement technologique

[2924] États-Unis, PCE, paragraphe 97; États-Unis, DDONC, paragraphe 44; États-Unis, réponse à la question n° 137 du Groupe spécial; pièce US-50.
[2925] États-Unis, PCE, paragraphe 99; pièce US-34.
[2926] États-Unis, PCE, paragraphe 100; pièce US-54.
[2927] États-Unis, PCE, paragraphe 98; pièce US-52.
[2928] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.
[2929] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.

industriel ("CDTI"), qui relève du Ministère de l'industrie, du tourisme et du commerce, se rapporte aux prêts AL/FEM en faveur d'Airbus. Elles font observer que le CDTI est chargé de promouvoir les activités de R&D dans tous les secteurs de l'économie.[2930] Enfin, elles expliquent que, sur les 18 agents que compte au total le service de la défense, de la marine et de l'aérospatiale du Département britannique des affaires, des entreprises et de la réforme réglementaire, l'équivalent en temps de travail de 1,4 fonctionnaire est consacré aux prêts AL/FEM en faveur d'Airbus et l'équivalent d'un fonctionnaire est consacré aux prêts AL/FEM en faveur d'autres entités. En plus des diverses formes de soutien des pouvoirs publics à l'industrie aérospatiale, le service de la défense, de la marine et de l'aérospatiale s'occupe des questions liées aux émissions de l'aviation, de la passation des marchés de la marine et de l'armée, de la planification industrielle et stratégique et de la recherche aérospatiale.[2931]

7.565 Les Communautés européennes considèrent qu'il n'est pas surprenant de constater que les États membres passent par l'entremise de "fonctionnaires" pour s'acquitter de leurs obligations au titre des contrats d'AL/FEM. En ce sens, elles décrivent le rôle des fonctionnaires nationaux comme ne "différant pas de celui des chargés de prêts "spécialisés" travaillant dans une banque", déclarant que "le fait que les banques ont des employés spécialisés dans l'examen des demandes de prêt et l'évaluation des performances actuelles des prêts existants ne dit rien des modalités selon lesquelles ces prêts sont consentis, ni n'indique que des prêts seront accordés au même bénéficiaire à l'avenir".[2932] Ainsi, les Communautés européennes expliquent que l'essence même des fonctions des fonctionnaires nationaux est d'administrer et de surveiller les prêts AL/FEM accordés à tous les bénéficiaires, et pas seulement ceux accordés à Airbus. De l'avis des Communautés européennes, cela suppose d'examiner les demandes de remboursement des coûts de développement, de s'assurer que les décaissements sont effectués à temps et conformément aux modalités contractuelles, d'assurer le suivi des remboursements et d'analyser les renseignements techniques et commerciaux fournis par les bénéficiaires conformément aux contrats de prêts. Les Communautés européennes soulignent que les fonctionnaires ne font que s'acquitter de ces fonctions, effectuer des analyses et formuler des recommandations. Ils ne décident pas s'il faut ou non accorder une AL/FEM à Airbus.[2933]

7.566 Les éléments de preuve et les arguments présentés par les parties au sujet de l'existence et des fonctions des "administrations spécialisées" alléguées montrent clairement que chacun des quatre gouvernements liés à Airbus ne consacre actuellement qu'une part limitée des ressources de sa fonction publique à la tâche qui consiste à administrer sa participation aux projets de développement de LCA d'Airbus au moyen de l'AL/FEM. À notre avis, il n'est pas surprenant que des fonctionnaires assurent la gestion et le suivi de l'exécution des contrats d'AL/FEM. En tant que partie contractante prêteuse, chaque gouvernement qui accorde une AL/FEM tiendra à s'assurer que ses décisions sont prises en connaissance de cause, ses obligations exécutées et ses droits respectés. Le fait que chacun des quatre gouvernements liés à Airbus s'acquitte de cette tâche en la confiant à ses fonctionnaires nationaux n'étaye pas, à notre avis, l'existence du programme d'AL/FEM non écrit que décrivent les États-Unis. Les ressources affectées par les quatre États membres des CE ne sont pas exclusivement consacrées à l'AL/FEM en faveur d'Airbus, et il est évident que ce n'est pas l'objectif principal des entités administratives qui abritent les administrations concernées. De plus, rien dans les éléments de preuve fournis n'indique que les fonctionnaires concernés coordonnent leurs actions, ou aident à coordonner les actions de leurs gouvernements, en ce qui concerne l'AL/FEM accordée à Airbus. Il ne ressort pas non plus des éléments de preuve et arguments présentés que ces fonctionnaires participent à un quelconque "système" d'AL/FEM. Ainsi, si l'existence de fonctionnaires s'occupant de la gestion de la participation de chaque gouvernement, par le biais de l'AL/FEM, aux activités de

[2930] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.
[2931] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.
[2932] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.
[2933] CE, réponse à la question n° 172 du Groupe spécial.

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

développement des LCA d'Airbus ne contredit pas l'existence du programme d'AL/FEM non écrit allégué, nous considérons que, à lui tout seul, ce fait n'étaye guère, voire nullement, la position des États-Unis.

Déclarations de représentants des CE, d'États membres des CE ainsi que de responsables et d'employés d'Airbus

7.567 Les États-Unis estiment que diverses déclarations faites depuis 2000 par les États membres des CE, la Commission européenne et des responsables d'Airbus confirment l'existence du programme d'AL/FEM contesté.[2934] En particulier, les États-Unis citent les déclarations suivantes:

M. Jacques Chirac, Président français, janvier 2005 –

> "l'A380 {est le} {s}uccès … de la politique industrielle européenne, qui a contribué à faire d'Airbus le premier constructeur mondial", cité dans Aviation Week & Space Technology, 24 janvier 2005.[2935]

M. Tony Blair, Premier Ministre britannique, janvier 2005 (le même jour que le Président Chirac) –

> "L'A380 est le résultat d'une coopération sans précédent entre les quatre pays ...", cité dans un communiqué de presse d'Airbus daté du 18 janvier 2005.[2936]

La Commission européenne, 19 janvier 2005 –

> "... pour l'UE, l'A380 représente le résultat de la coopération entre les États européens".[2937]

M. Stephen Byers, Secrétaire britannique au commerce et à l'industrie, 2000 –

> "Il s'agit là de l'investissement le plus important jamais réalisé par des gouvernements dans un projet de ce type, qui témoigne de notre approche de la politique industrielle. Nous ne restons pas sur le côté en nous en remettant au marché pour tout, ni n'intervenons pour soutenir des industries défaillantes ...", cité dans le Daily Record du 14 mars 2000.[2938]

La Commission européenne, octobre 2003 –

> "Les États membres conserveront toutefois la responsabilité essentielle d'apporter un soutien sous la forme de programmes de R&D, d'aides remboursables au démarrage et de contributions aux programmes de l'ESA, et resteront aussi les principaux clients de cette industrie, à travers les achats d'armements."[2939]

[2934] États-Unis, PCE, paragraphes 102 à 104.
[2935] Pièce US-58.
[2936] Pièce US-44.
[2937] Pièce US-43.
[2938] Pièce US-64.
[2939] Pièce US-59.

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

La Commission européenne, mai 2005 –

> "De l'avis de la Commission, l'investissement de lancement est conforme aux règles de l'OMC et en l'état actuel des choses il fait partie de l'environnement commercial du développement des aéronefs dans l'UE", cité par l'Agence France Presse, 19 mai 2005.[2940]

M. Gilles de Robien, Ministre français des transports, mai 2005 –

> "Pour sa part, l'État français … a apporté un soutien financier au programme A380 et nous comptons bien poursuivre dans cette voie grâce au soutien de l'Union européenne qui pèse de tout son poids face aux pressions américaines", cité par AFX News Limited, 24 mai 2005.[2941]

M. Rainer Ohler, Porte-parole d'EADS, juin 2006 –

> "D'après ce que nous pouvons voir, les négociations n'ont abouti à rien, ... Il n'est pas allé jusqu'à dire qu'Airbus solliciterait l'aide – qui pourrait s'élever à des milliards d'euros – mais il a mentionné que cet argent était "indispensable" pour établir ce qu'il a appelé des chances égales avec Boeing. "L'aide au lancement est désormais le seul système disponible", a-t-il dit", cité dans le International Herald Tribune du 19 juin 2006.[2942]

Les ministres Airbus, 24 juillet 2006 –

> "ont 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".[2943]

M. Dominique de Villepin, Premier Ministre français, 2006 –

> Au sujet du rôle de l'État dans EADS, "{l'État est là} pour défendre une vision stratégique de long terme, qui est garante de l'emploi et du dynamisme économique de l'entreprise. Je peux vous assurer que l'État jouera pleinement son rôle.", cité dans La Dépêche du Midi, 14 novembre 2006.[2944]

M. Louis Gallois, PDG d'Airbus, mars 2007 –

> "Nous n'écartons pas l'investissement de lancement remboursable" (en ce qui concerne l'A350XWB), cité par l'AFP.[2945]

[2940] Pièce US-60.
[2941] Pièce US-61.
[2942] Pièce US-62.
[2943] Pièce US-63.
[2944] Pièce US-638, traduction en langue anglaise fournie par les États-Unis.
[2945] Pièce US-449.

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

7.568 Les Communautés européennes rejettent l'invocation de ces déclarations par les États-Unis, faisant valoir qu'elles ne démontrent pas que les gouvernements des quatre États membres des CE ont adopté des règles d'application générale et prospective régissant l'octroi de l'AL/FEM, et donc un programme d'AL/FEM non écrit.[2946]

7.569 Une première observation qui peut être faite au sujet des déclarations ci-dessus est qu'aucune d'entre elles ne contient de référence explicite à l'existence d'un quelconque type de programme d'AL/FEM non écrit. Deuxièmement, le contexte particulier de chaque déclaration est, dans la plupart des cas, soit l'A380 soit la possibilité d'une AL/FEM pour l'A350. Ainsi, par exemple, les déclarations du Secrétaire britannique au commerce et à l'industrie, M. Stephen Byers, et du Ministre français des transports, M. Gilles de Robien, se rapportent aux décisions de leurs gouvernements respectifs d'accorder une AL/FEM pour un projet – l'A380.[2947] De même, les déclarations du Président Chirac, du Premier Ministre Blair et de la Commission européenne mentionnant "la politique industrielle européenne", "une coopération sans précédent entre les quatre pays"[2948] et "le résultat de la coopération entre les États européens"[2949] n'indiquent pas qu'il existe un quelconque système coordonné de financement par l'AL/FEM des projets de LCA d'Airbus. Elles montrent simplement que les gouvernements de quatre États membres des CE ont coopéré les uns avec les autres aux fins de la réalisation d'un projet – l'A380. En outre, ces déclarations ne désignent pas la fourniture de l'AL/FEM par chaque État membre pris individuellement comme étant l'instrument de leur coopération. De fait, compte tenu de la diversité des mesures de soutien prises pour l'A380 par chacun des quatre États membres des CE[2950], il est tout à fait plausible qu'en parlant de coopération, les auteurs de ces déclarations aient songé au soutien, sous toutes ses formes, en faveur de l'A380. Nous considérons pour l'essentiel de la même façon la réaffirmation par les gouvernements liés à Airbus de ce 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", à savoir comme une déclaration exprimant un soutien continu, en général, aux projets de développement de LCA d'Airbus. Ainsi, tout au plus, les déclarations ci-dessus semblent ne témoigner que d'un désir commun de soutenir les projets d'A380 et d'A350 et les activités relatives aux LCA d'Airbus en général.

7.570 L'observation faite par la Commission européenne en 2003, selon laquelle "{l}es États membres conserver{aient} … la responsabilité essentielle d'apporter un soutien sous la forme de programmes de R&D, d'aides remboursables au démarrage et de contributions aux programmes de l'ESA, et rester{aient} aussi les principaux clients de cette industrie, à travers les achats d'armements"[2951], a été formulée dans le contexte d'une communication exprimant le point de vue de la Commission sur le rôle que l'UE pouvait jouer pour favoriser l'instauration d'un environnement plus propice à l'amélioration du fonctionnement de l'industrie aérospatiale communautaire en général. S'agissant de l'AL/FEM, la communication dit seulement que, dans l'optique de la Commission, les États membres des CE "conserver{aient} la responsabilité essentielle d'apporter" "des aides remboursables au démarrage". Interpréter cette déclaration comme étayant l'existence du programme d'AL/FEM non écrit décrit par les États-Unis équivaudrait, à notre avis, à en fausser le sens voulu

[2946] CE, observations sur États-Unis – réponses aux questions n° 136 et 137 du Groupe spécial.

[2947] La déclaration de Louis Gallois, PDG d'Airbus, d'après laquelle Airbus "n'écarte pas l'investissement de lancement remboursable" peut être envisagée sous un jour similaire, à savoir comme une déclaration indiquant qu'Airbus considérait l'AL/FEM comme une source possible de financement d'un projet – l'A350.

[2948] Pièce US-44.

[2949] Pièce US-43.

[2950] Hormis l'AL/FEM pour l'A380, les autres mesures de soutien appliquées par les quatre États membres des CE qui font l'objet du présent différend sont divers dons en faveur de la recherche et du développement, la fourniture d'infrastructures et un prêt de la Banque européenne d'investissement. La plainte des États-Unis concernant ces mesures est évaluée dans les sections suivantes du présent rapport.

[2951] Pièce US-59.

au-delà de ce que permettent raisonnablement d'inférer ses termes mêmes et son contexte. De même, le Premier Ministre français, M. Dominique de Villepin, a fait la déclaration que citent les États-Unis alors qu'on lui demandait si, compte tenu des déboires récents, le gouvernement français utiliserait son représentant au conseil d'administration d'EADS pour exercer un contrôle plus rigoureux.[2952] Sachant cela, il est difficile d'interpréter la déclaration du Premier Ministre français comme étayant de quelque façon que ce soit l'existence de la mesure non écrite alléguée, à savoir le programme d'AL/FEM.

7.571 Enfin, les déclarations qui étayent peut-être dans une certaine mesure l'affirmation factuelle des États-Unis, en ce sens qu'elles pourraient être interprétées comme étant compatibles avec l'existence d'une mesure non écrite, le programme d'AL/FEM, sans pour autant en prouver l'existence, sont celles de la Commission des CE et du porte-parole d'EADS qui indiquent que l'AL/FEM "fait partie de l'environnement commercial du développement des aéronefs au sein de l'UE" ou qu'elle "est le seul système désormais disponible". Toutefois, parce que l'horizon temporel de "l'environnement commercial" ou du "système" considéré dans ces déclarations n'est pas indiqué, il est difficile de leur attribuer une quelconque valeur probante positive en vue d'étayer les allégations des États-Unis.

Perceptions des agences de notation

7.572 Les États-Unis estiment que l'existence du programme d'AL/FEM est également prouvée par ce qu'ils affirment être le fait que les agences de notation le considèrent comme une caractéristique établie de l'environnement financier qui sert de base à leurs projections concernant la santé financière d'Airbus.[2953] En particulier, les États-Unis se réfèrent aux déclarations ci-après:

Moody's, 15 mars 2002 –

> "La nouvelle cote de crédit tient également compte de la prévision selon laquelle un soutien continuera d'être accordé par les pouvoirs publics sous la forme d'avances remboursables pour les programmes de développement d'Airbus jusqu'à concurrence d'un tiers du coût de développement de chaque nouveau programme d'aéronef, ce qui neutralisera une partie de la pression sur les liquidités de la société à court terme."[2954]

Moody's, 6 février 2003 –

> "La cote A3 attribuée à la dette à long terme d'EADS est due à la position dominante qu'occupent sur le marché mondial plusieurs de ses entreprises, ainsi qu'au solide bilan de la société, qui devrait garder sa bonne tenue au cours du cycle actuel de repli prononcé du marché des aéronefs commerciaux. Cette cote tient également compte des attentes concernant l'octroi continu d'un soutien des pouvoirs publics, principalement sous la forme d'avances remboursables jusqu'à concurrence d'un tiers du coût de

[2952] Pièce US-638 ("Suite aux récents déboires, l'État exercera-t-il un contrôle d'EADS plus rigoureux via son représentant au conseil d'administration du groupe d'aéronautique et défense?")
[2953] États-Unis, PCE, paragraphe 104; États-Unis, PDONC, paragraphes 24 et 25; États-Unis, DDONC, paragraphe 46; États-Unis, réponse à la question n° 137 du Groupe spécial.
[2954] Pièce US-57.

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

> développement de chaque nouveau programme d'aéronef au niveau d'Airbus."[2955]

Moody's, 9 mars 2007 –

> "Moody's considère EADS comme un émetteur lié aux pouvoirs publics (GRI) et, dans le cadre de son examen relatif à la cote de crédit, a relevé de moyen à élevé le niveau de soutien accordé à EADS. Ce changement d'évaluation résulte du degré plus important de soutien des pouvoirs publics en faveur d'EADS qui est observé actuellement alors que la société connaît des difficultés financières ..."[2956]

Moody's, 12 mars 2007 –

> "Moody's a relevé le niveau de soutien potentiel de moyen-élevé à élevé compte tenu de l'accumulation d'indices montrant qu'Airbus est perçue comme cruciale d'un point de vue économique, social et politique pour de nombreuses parties prenantes", notant "une propension invétérée à accorder la protection de l'État".[2957]

Fitch Ratings, 15 novembre 2006 –

> "Étant donné les retards concernant l'A380 qui réduisent considérablement la création de liquidités, et les reports et annulations qui la réduiront encore, auxquels s'ajoutent le rachat de BAE et l'accroissement des coûts liés à la conception du tout nouveau A350XWB par rapport au concept original de l'A350, Airbus pourrait être obligée de solliciter une aide au lancement additionnelle pour l'A350XWB. Dans l'abstrait, une aide au lancement additionnelle serait également vue d'un bon œil du point de vue du crédit. Malheureusement, le différend commercial entre les États-Unis et l'UE au sujet des subventions à Boeing et à Airbus se poursuit et une aide au lancement additionnelle accordée à Airbus ne ferait qu'accroître les tensions et réduire la probabilité d'un règlement négocié."[2958]

Crédit Suisse, 15 juin 2006 –

> "Airbus est le deuxième constructeur d'aéronefs civils gros porteurs après Boeing, avec une part de marché de l'ordre de 50 pour cent et en augmentation. Soutenue par une aide au lancement des pouvoirs publics européens, Airbus a développé une gamme de produits extrêmement compétitifs, qui concurrencent ceux de Boeing sur tous les segments ..."[2959]

[2955] Pièce US-56.
[2956] Pièce US-464.
[2957] Pièce US-450.
[2958] Pièce US-451.
[2959] Pièce US-465.

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

7.573 Les Communautés européennes font valoir que les déclarations des agences de notation n'étayent pas l'existence du programme d'AL/FEM non écrit défini par les États-Unis parce qu'elles ne prennent pas en compte les modalités particulières des contrats individuels d'AL/FEM. À leur avis, les déclarations des agences de notation représentent des évaluations générales de l'AL/FEM qui ne tiennent pas compte de ses détails précis[2960] et montrent qu'elles s'attendaient à ce que des cas particuliers antérieurs de "soutien des pouvoirs publics" puissent se répéter à l'avenir.[2961] Toutefois, les Communautés européennes considèrent que le fait de s'attendre à ce qu'une action antérieure des pouvoirs publics puisse se répéter à l'avenir ne démontre pas l'existence d'une règle générale revêtant la forme du programme d'AL/FEM non écrit contesté par les États-Unis.

7.574 Nous constatons que les déclarations ci-dessus n'étayent guère, voire nullement, l'existence du programme d'AL/FEM non écrit défini par les États-Unis. Premièrement, nous notons que deux des déclarations ne mentionnent même pas l'AL/FEM. En particulier, les deux déclarations de Moody's datant de 2007 ne font état que d'une attente générale concernant un *soutien* des pouvoirs publics en faveur d'EADS et d'Airbus. Comme nous l'avons précédemment indiqué, l'AL/FEM n'est que l'un des instruments utilisés par les pouvoirs publics des États membres des CE pour soutenir les activités relatives aux LCA d'Airbus. En outre, il ne serait pas déraisonnable d'interpréter les déclarations de Moody's comme se référant au soutien de toutes les entités publiques de l'UE, et pas seulement des pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques. Assurément, rien n'indique que ces déclarations ne traitaient que du soutien accordé par les pouvoirs publics de ces quatre pays seulement. Dans la mesure où les autres déclarations mentionnent effectivement l'AL/FEM, nous pensons comme les Communautés européennes que leur force probante est atténuée du fait que les agences de notation et le Crédit Suisse ne pouvaient pas connaître ses détails précis et, en particulier, la mesure dans laquelle tout contrat pouvait inclure des conditions de taux d'intérêt inférieures à celles du marché. Ce n'est pas parce que l'AL/FEM n'implique pas un financement non commercial par définition qu'il s'ensuit automatiquement que les déclarations devraient être interprétées comme se référant à une AL/FEM accordée selon les quatre mêmes modalités "essentielles" indiquées par les États-Unis. En tout état de cause, s'agissant des deux déclarations de Moody's datant de 2002 et 2003, la perception exprimée est que l'AL/FEM continuerait d'être accordée pour "chaque *nouveau* programme d'aéronef".[2962] Il s'agit là d'une évaluation prospective, qui n'aborde pas la question de savoir si les AL/FEM reçues dans le passé faisaient ou non partie d'un programme d'AL/FEM plus large non écrit. De même, la déclaration de Fitch Ratings émet seulement l'hypothèse qu'une AL/FEM *additionnelle* pourrait être une possibilité pour l'A350. Enfin, la déclaration du Crédit Suisse indique simplement que la famille des LCA d'Airbus a été développée avec le soutien de l'AL/FEM. Cette déclaration ne révèle pas ni ne laisse entendre qu'un soutien sous forme d'une AL/FEM a été accordé individuellement par les États membres des CE concernés ou par le biais de l'application d'un quelconque programme d'AL/FEM. Par conséquent, nous ne considérons pas que la déclaration du Crédit Suisse démontre que les quatre États membres des CE concernés sont perçus comme agissant au moyen de la mesure non écrite, à savoir le programme d'AL/FEM, que contestent les États-Unis.

ii) Conclusion

7.575 Nous avons expliqué que pour établir l'existence du programme d'AL/FEM non écrit allégué qu'ils ont décrit, les États-Unis doivent démontrer au moins sa teneur précise, son imputabilité aux pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques, et le fait qu'il est d'application générale et prospective.[2963] Bien que les États-Unis fassent valoir que le Groupe spécial ne doit pas

[2960] CE, DCE, paragraphes 111 et 112.
[2961] CE, observations sur États-Unis – réponses aux questions n° 136 et 137 du Groupe spécial.
[2962] Pas d'italique dans l'original.
[2963] *Voir* les paragraphes 7.514 à 7.521 ci-dessus.

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

nécessairement constater que le programme d'AL/FEM allégué est d'application générale et prospective pour en établir l'existence[2964], nous rappelons qu'ils ont explicitement décrit le programme d'AL/FEM contesté comme étant une mesure qui ""cré{ait} des attentes parmi le public et les opérateurs privés", ce qui démontr{ait} qu'elle a{vait} une "valeur normative"".[2965] Autrement dit, la "valeur normative" alléguée du programme d'AL/FEM contesté est un élément central de la mesure alléguée que les États-Unis décrivent. À notre avis, cette "valeur normative" alléguée doit donc être démontrée en fait pour que nous puissions établir une constatation favorable aux États-Unis.

7.576 Globalement, après avoir soigneusement examiné et considéré les éléments de preuve et arguments avancés par les États-Unis, nous ne sommes pas convaincus que les États-Unis ont répondu à l'"exigence élevée" qui doit être dépassée pour établir l'existence du programme d'AL/FEM non écrit allégué.

7.577 Prise individuellement, aucune pièce ou catégorie d'éléments de preuve sur laquelle s'appuient les États-Unis ne démontre de manière positive l'existence du programme d'AL/FEM non écrit allégué. Il apparaît que certains éléments de preuve ne sont pas incompatibles avec l'existence d'un programme non écrit du type de celui que décrivent les États-Unis. Par contre, d'autres éléments de preuve sont manifestement en contradiction avec cette thèse. Ainsi, si les faits entourant le développement des LCA d'Airbus mettent en évidence des antécédents et une politique générale de soutien d'Airbus par le biais de l'AL/FEM, ce soutien n'a pas toujours été exprimé par les quatre mêmes États membres des CE ou pour les mêmes projets de LCA. De même, les institutions créées en vertu des premiers accords intergouvernementaux pour gérer la participation des différents membres aux divers projets de LCA d'Airbus n'ont pas toujours regroupé les quatre États membres des CE qui, d'après les affirmations des États-Unis, appliquaient systématiquement le programme d'AL/FEM non écrit – selon les époques, il y a eu plus ou moins de pays. Fait important, les fonctions de ces institutions ont évolué au fil des ans, devenant plus limitées à l'époque de l'A380. Apparemment, les institutions n'ont pas du tout été utilisées pour gérer l'AL/FEM accordée pour les projets d'A330-200 et d'A340-500/600.

7.578 Comme nous l'avons expliqué précédemment, les éléments de preuve et arguments avancés par les parties ne nous amènent pas à conclure que l'AL/FEM implique, par définition, un financement à des conditions inférieures à celles du marché. Par conséquent, on ne peut pas à notre avis conclure avec le degré de certitude requis pour dépasser l'exigence "élevée" à laquelle les États-Unis doivent satisfaire que toute AL/FEM accordée à l'avenir comportera des taux d'intérêt non commerciaux. De plus, nous notons que plusieurs des déclarations sur lesquelles s'appuyaient les États-Unis mettent en évidence une perception générale selon laquelle Airbus a été et sera soutenue dans ses activités relatives aux LCA par les États membres des CE. Toutefois, à notre avis, une perception selon laquelle un soutien des pouvoirs publics sera à la disposition d'Airbus ne prouve pas que ce soutien sera mis en œuvre au moyen du programme d'AL/FEM non écrit décrit par les États-Unis. En outre, il est loin d'être manifeste que l'horizon temporel de bien des déclarations auxquelles se réfèrent les États-Unis englobait tous les projets de LCA d'Airbus depuis 1969. De fait, bon nombre des déclarations ne concernaient expressément que l'A380 ou l'A350.

[2964] États-Unis, réponse à la question n° 136 du Groupe spécial.

[2965] États-Unis, PDONC, paragraphe 25, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères*, paragraphe 187. Voir aussi États-Unis, DDONC, paragraphe 36, et États-Unis, PCE, paragraphe 106, où les États-Unis concluent que "{e}u égard {aux éléments de preuve}, la teneur spécifique {du} programme d'aide au lancement et **la conduite qui en résultera à l'avenir** sont claires" (pas de caractères gras dans l'original).

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

7.579 Ainsi, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que la totalité des éléments de preuve et arguments avancés par les États-Unis ne démontrent pas l'existence du programme d'AL/FEM non écrit allégué.

7.580 Si nous avions constaté que les États-Unis n'avaient pas à établir l'application générale et prospective du programme d'AL/FEM non écrit allégué, notre conclusion aurait été la même – à savoir que les États-Unis n'ont pas démontré qu'un tel programme d'AL/FEM non écrit existe. Premièrement, nous notons qu'en termes généraux, un "programme" peut être décrit comme une série planifiée d'événements. Ainsi, nous nous demandons si un quelconque "programme" peut exister sans avoir d'application générale et prospective. Deuxièmement, nous ne comprenons pas très bien ce que veulent dire les États-Unis quand ils font valoir que les éléments de preuve qu'ils ont présentés étayent l'existence d'un programme d'AL/FEM non écrit qui n'est pas d'application générale et prospective. Si la position des États-Unis s'articule autour de la répétition de la même action des pouvoirs publics sur une période limitée (c'est-à-dire la fourniture par les pouvoirs publics liés à Airbus d'une AL/FEM à Airbus, chaque fois qu'elle la demandait, selon les quatre mêmes modalités essentielles entre 1969 et 2002), nous rappelons notre avis selon lequel la simple répétition de la même action des pouvoirs publics dans le temps ne démontre pas nécessairement que les pouvoirs publics ont agi en vertu d'une règle qui s'appliquait de manière générale au cours de cette même période.[2966] En outre, des éléments de preuve indiquent qu'un tel programme d'AL/FEM non écrit n'existe pas, y compris: le fait qu'entre 1969 et 2002, les quatre mêmes États membres des CE n'ont pas toujours participé, ou ont participé avec d'autres États membres des CE, aux projets de LCA d'Airbus financés par le biais de l'AL/FEM; l'évolution du rôle et de la fonction des institutions intergouvernementales; et le fait que ces dernières n'ont apparemment pas été utilisées aux fins de l'AL/FEM accordée pour l'A330-200 et l'A340-500/600. Ainsi, d'après notre interprétation de l'argument des États-Unis, nous constatons que les faits n'étayent pas leur allégation.

7.581 Ayant conclu que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence du programme d'AL/FEM non écrit allégué, nous n'avons pas besoin d'évaluer les allégations des États-Unis selon lesquelles le programme allégué est une subvention qui cause des effets défavorables pour leurs intérêts au sens de l'article 5 de l'Accord SMC. Par conséquent, nous rejetons la plainte des États-Unis à l'encontre du programme d'AL/FEM non écrit allégué.

4. Question de savoir si l'AL/FEM pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200 constitue, dans chaque cas, une subvention à l'exportation prohibée au sens de l'article 3 de l'Accord SMC

a) Arguments des États-Unis

7.582 Les États-Unis allèguent que les contrats d'AL/FEM pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200 constituent des subventions prohibées au sens de l'article 3 de l'Accord SMC. En particulier, les États-Unis estiment que chaque AL/FEM donne lieu à une subvention subordonnée, tant en droit qu'en fait, aux résultats à l'exportation prévus au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC et qui, en vertu de l'article 3.2 de l'Accord SMC, ne doit donc pas être accordée ou maintenue. Selon les États-Unis, que leur allégation soit considérée comme concernant l'existence de subventions subordonnées en droit ou en fait aux exportations, les éléments sont les mêmes: les gouvernements des États membres des CE octroyent des subventions sous forme de financement pour le développement de modèles de LCA selon des modalités qui sont meilleures que celles qu'Airbus pourrait obtenir sur le marché; ces subventions sont octroyées par des contrats en vertu desquels le financement est lié aux remboursements effectués par Airbus sur un nombre spécifié de ventes du modèle de LCA financé; et, dans chaque cas, il est impossible d'atteindre le nombre de

[2966] *Voir* le paragraphe 7.532 ci-dessus.

ventes devant être réalisées pour qu'Airbus remplisse son engagement de remboursement sans exporter.[2967]

7.583 S'appuyant sur les constatations formulées par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, les États-Unis font valoir que pour déterminer si une subvention est subordonnée aux résultats à l'exportation il faut prouver l'existence de trois éléments: i) l'"octroi" d'une subvention; ii) qui est "lié aux"; iii) "exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues".[2968] Dans la mesure où ils ont démontré que chacune des mesures d'AL/FEM contestées constituait des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC, les États-Unis affirment qu'ils ont satisfait au premier élément de ce critère.[2969] S'agissant du troisième élément, les États-Unis estiment, en ce qui concerne chacune des mesures d'AL/FEM contestées, que les gouvernements des États membres des CE prévoyaient que les projets financés donneraient lieu à des exportations ou des recettes d'exportation parce qu'ils étaient tout à fait conscients du caractère mondial du marché des LCA et du fait qu'Airbus est une société très axée sur l'exportation, comme en témoignent, entre autres, les renseignements figurant dans les prévisions d'Airbus concernant le marché mondial, les demandes d'AL/FEM d'Airbus et les évaluations du marché réalisées par les pouvoirs publics eux-mêmes.[2970]

7.584 Pour établir le deuxième élément – l'existence d'une subordination entre l'octroi d'une subvention et les résultats à l'exportation effectifs ou prévus – les États-Unis font valoir que le critère juridique qui doit être appliqué est le même pour les subventions dont il est allégué qu'elles sont subordonnées en droit, ou subordonnées en fait, aux résultats à l'exportation. C'est pourquoi, rappelant certaines observations de l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, les États-Unis estiment que lorsqu'on examine si l'octroi d'une subvention est "lié aux" résultats à l'exportation, que ce soit en droit ou en fait, il est nécessaire d'évaluer si elle est "conditionnée" par les résultats à l'exportation ou si elle "dépend, pour exister" des résultats à l'exportation. Conformément aux vues de l'Organe d'appel, les États-Unis font observer que le type d'élément de preuve qui peut être employé pour démontrer l'existence des deux types de subordination sera différent.[2971]

7.585 En ce qui concerne la subordination *en droit*, les États-Unis souscrivent aux vues dont ils affirment qu'elles ont été exprimées par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Automobiles*, où celui-ci a constaté que la subordination en droit aux résultats à l'exportation peut être établie "lorsque l'existence de cette condition peut être démontrée en s'appuyant sur les termes mêmes de la loi, du règlement ou de l'autre instrument juridique pertinent qui constitue la mesure".[2972] Les États-Unis rappellent toutefois que l'Organe d'appel a expliqué que cela ne signifiait pas que la subordination en droit ne pouvait être établie qu'*expressis verbis*, mais qu'elle pouvait également découler "nécessairement, par implication, des termes effectivement employés dans la mesure".[2973] C'est pourquoi les États-Unis font valoir que les modalités et conditions de chacun des contrats d'AL/FEM

[2967] États-Unis, PCE, paragraphes 343 à 386; États-Unis, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial.

[2968] États-Unis, PCE, paragraphe 343, citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 169.

[2969] États-Unis, PCE, paragraphes 344 (contrats concernant l'A380); 362 (contrats concernant l'A340-500/600); et 377 (contrat concernant l'A330-200).

[2970] États-Unis, PCE, paragraphes 345 à 351 (contrats concernant l'A380); 363 à 371 (contrats concernant l'A340-500/600); et 378 à 382 (contrat concernant l'A330-200).

[2971] États-Unis, PCE, paragraphes 326 et 327, citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.

[2972] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Certaines mesures affectant l'industrie automobile* ("*Canada – Automobiles*"), WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R, adopté le 19 juin 2000, paragraphe 100, cité dans États-Unis, PCE, paragraphe 328.

[2973] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 100, cité dans États-Unis, PCE, paragraphe 328 (souligné par les États-Unis); et États-Unis, réponse à la question n° 146 du Groupe spécial.

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

contestés démontrent qu'il y a subordination en droit parce que, lorsqu'ils sont lus à la lumière du nombre de ventes de LCA dont les gouvernements des États membres des CE escomptaient la réalisation en Europe et à l'étranger, il découle "nécessairement, par implication", des "termes effectivement employés" dans ces contrats – en particulier les modalités contractuelles liant la fourniture d'AL/FEM au remboursement sur un nombre spécifique de ventes de LCA – que l'octroi d'AL/FEM était subordonné, en droit, aux résultats à l'exportation.[2974]

7.586 En revanche, les États-Unis font observer qu'une constatation établissant qu'une subvention est subordonnée *en fait* aux résultats à l'exportation doit être "*déduite* de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention dont aucun ne sera probablement à lui seul déterminant dans un cas donné".[2975] Les États-Unis observent qu'en vertu de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, ces faits doivent établir 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".[2976] À cet égard, ils notent que l'existence d'un "lien" entre l'octroi d'une subvention et les résultats à l'exportation peut être démontrée lorsqu'il y a un rapport de "conditionnalité" ou de "dépendance" entre la subvention et les exportations.[2977] Les États-Unis estiment que l'existence d'un tel rapport peut être constatée dans les faits entourant les décisions de fournir les mesures d'AL/FEM contestées et, en particulier: i) l'existence d'un lien contractuel entre l'octroi de l'AL/FEM et l'engagement d'Airbus de rembourser l'AL/FEM sur les revenus générés par les ventes de LCA donnant nécessairement lieu à des exportations; et ii) les prévisions des gouvernements des États membres des CE en matière de résultats à l'exportation.[2978]

b) Arguments des Communautés européennes

7.587 Les Communautés européennes rejettent les allégations des États-Unis, en contestant leur argumentation juridique ainsi que les déductions qu'ils ont tirées des faits dont ils affirment l'existence et des éléments de preuve qu'ils fournissent. Selon les Communautés européennes, pour constater qu'une mesure est une subvention à l'exportation prohibée au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, les trois éléments ci-après doivent être établis: i) la condition requise (résultats à l'exportation); ii) la conséquence requise (octroi d'une subvention); et iii) le rapport de subordination requis (subordination).[2979]

7.588 En ce qui concerne le premier élément – la condition requise que constituent les résultats à l'exportation – les Communautés européennes estiment que lorsqu'il s'agit d'évaluer si les gouvernements des États membres des CE ont "prévu des exportations ou des recettes d'exportation", au sens de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, le terme "prévu" doit s'entendre "des exportations qui n'ont pas encore eu lieu au moment où la subvention est réputée exister, mais qui auront lieu dans le futur".[2980] Ainsi, contrairement à ce que les États-Unis ont fait valoir, d'après les allégations des Communautés européennes, celles-ci soutiennent que les exportations "prévues" ne

[2974] États-Unis, réponses aux questions n° 10 et 146 du Groupe spécial; États-Unis, PCE, paragraphes 352 à 357 (contrats concernant l'A380); 372 et 373 (contrats concernant l'A340-500/600); et 384 (contrat concernant l'A330-200).

[2975] États-Unis, PCE, paragraphe 329, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.

[2976] États-Unis, PCE, paragraphe 330.

[2977] États-Unis, PCE, paragraphe 331, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 170 et 171.

[2978] États-Unis, PCE, paragraphes 352 à 357 (contrats concernant l'A380); 372 et 373 (contrats concernant l'A340-500/600); et 384 (contrat concernant l'A330-200); États-Unis, DCE, paragraphes 135 à 144 et 161 à 209.

[2979] CE, PCE, paragraphes 556 et 567 à 582; CE, réponse à la question n° 79 du Groupe spécial.

[2980] CE, DCE, paragraphe 236.

sont pas des exportations "potentielles", mais des exportations qui auront lieu dans le futur.[2981] Selon les Communautés européennes, si ce n'était pas le cas, la condition que constituent les résultats à l'exportation serait remplie par la simple "prise en considération par le Membre accordant la subvention du fait que des exportations *pourraient* être réalisées dans le futur.[2982] Par conséquent, si elle était retenue, l'interprétation des États-Unis pourrait englober des subventions simplement parce qu'elles ont des *effets* sur le marché mondial, même si l'objet et le but de l'article 3.1 sont de prohiber les subventions qui incitent les entreprises à *favoriser* les exportations et qui faussent ainsi le commerce international. À cet égard, les Communautés européennes notent que l'Accord SMC vise les *effets* défavorables des subventions pour les intérêts des autres Membres, y compris les intérêts à l'exportation, dans la Partie III, et non la Partie II.[2983] Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que les États-Unis ont fondé leur allégation sur une interprétation erronée de ce que l'expression "exportations ou recettes d'exportation prévues" est censée signifier. En tout état de cause, les Communautés européennes font valoir que les éléments de preuve invoqués par les États-Unis pour prouver l'existence de la condition requise que constituent les résultats à l'exportation, y compris les modalités des contrats d'AL/FEM contestés et les prévisions commerciales figurant dans divers documents, montrent simplement un souci des résultats, et non des résultats *à l'exportation*.[2984]

7.589 En ce qui concerne la conséquence requise – l'octroi d'une subvention – les Communautés européennes estiment que pour démontrer l'existence d'une subvention subordonnée aux résultats à l'exportation, celle-ci doit être accordée en conséquence, c'est-à-dire en raison des résultats à l'exportation. Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas établi qu'une telle subvention était accordée en vertu des mesures d'AL/FEM parce que "la conséquence de l'exécution de la condition {était} qu{'Airbus} acceptait de payer" les gouvernements des États membres des CE. En d'autres termes, selon les Communautés européennes, la conséquence des ventes à l'exportation aux termes des contrats d'AL/FEM n'est pas l'octroi d'une subvention, mais "le contraire … une "subvention négative"".[2985] Les Communautés européennes font donc valoir que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence de la conséquence requise parce que leur argument juridique est "mal conçu". En outre, elles estiment que les États-Unis font erreur parce que, d'après ce qu'elles allèguent, ils fondent leur allégation sur l'idée que la subvention en cause est le contrat d'AL/FEM lui-même, alors qu'il s'agit plutôt de "la différence entre les modalités du prêt et le point de repère pertinent".[2986] Les Communautés européennes trouvent des éléments à l'appui de cette opinion dans le fait que l'article 4.7 de l'Accord SMC prescrit aux Membres dont il a été constaté qu'ils ont accordé une subvention subordonnée à l'exportation de retirer la subvention sans retard. Les Communautés européennes font valoir que lorsqu'il s'agit d'une subvention fournie sous forme de prêt à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché, l'article 4.7 n'exige pas le retrait de la contribution financière transférée en tant que prêt, mais seulement du montant de l'"avantage" conféré par la subvention.[2987]

[2981] CE, DCE, paragraphes 232 à 250.

[2982] CE, DCE, paragraphe 245; CE, DDONC, paragraphe 127.

[2983] CE, PCE, paragraphes 575, 576 et 686 à 688; CE, DCE, paragraphes 245 à 249.

[2984] CE, PCE, paragraphes 615 à 629 (contrats concernant l'A380); 674 à 677 (contrats concernant l'A340-500/600); et 678 à 682 (contrat concernant l'A330-200) faisant valoir, dans le contexte de l'allégation des États-Unis concernant l'existence d'une subvention subordonnée *en fait* aux exportations, que les éléments de preuve invoqués par les États-Unis, s'ils sont pertinents, montrent "simplement un souci du profit, où qu'il soit obtenu sur le marché mondial".

[2985] CE, PCE, paragraphes 630 à 635 (contrats concernant l'A380); 599 à 601, 676 et 677 (contrats concernant l'A340-500/600); et 603, 604, 680 et 681 (contrat concernant l'A330-200); CE, DCE, paragraphes 220 à 226.

[2986] CE, PCE, paragraphes 630 à 635 (contrats concernant l'A380); 676 et 677 (contrats concernant l'A340-500/600); et 680 et 681 (contrat concernant l'A330-200).

[2987] CE, DCE, paragraphes 223 et 224, citant à l'appui la Décision de l'arbitre *Canada – Crédits à l'exportation et garanties de prêts accordés pour les aéronefs régionaux – Recours du Canada à l'arbitrage au*

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

7.590 S'agissant du troisième élément – la subordination entre la condition requise (résultats à l'exportation) et la conséquence requise (l'octroi de la subvention) – les Communautés européennes, comme les États-Unis, estiment que le critère juridique qui doit être appliqué est le même pour les subventions dont il est allégué qu'elles sont subordonnées en droit ou celles dont il est allégué qu'elles sont subordonnées en fait aux résultats à l'exportation. Les Communautés européennes conviennent aussi avec les États-Unis que lorsqu'on examine si l'octroi d'une subvention est subordonné aux résultats à l'exportation, il est nécessaire d'évaluer s'il est "conditionné" par les résultats à l'exportation.[2988] En outre, comme les États-Unis, les Communautés européennes notent que si le critère juridique pour prouver qu'il y a subordination ne change pas, les éléments de preuve requis pour démontrer qu'il y a subordination en fait ou en droit aux exportations peuvent être différents.[2989] À cet égard, les Communautés européennes soulignent que la démonstration de l'existence et du contenu précis d'une allégation de subordination en fait est "beaucoup plus difficile" que ne l'est celle d'une allégation de subordination en droit.[2990]

7.591 Les Communautés européennes soutiennent que, pour diverses raisons, les États-Unis n'ont pas démontré, comme ils le devaient, qu'il y avait subordination *en fait* entre la condition (résultats à l'exportation) et la conséquence (l'octroi d'une subvention). Premièrement, les Communautés européennes estiment que, contrairement à ce que les États-Unis font valoir, d'après ce qu'elles allèguent, l'existence de modalités de remboursement subordonnées aux ventes, qui sont neutres quant à l'origine de ces ventes, ou le fait que les gouvernements des États membres des CE envisageaient que leur investissement sous forme d'AL/FEM serait rentable ne peut prouver l'existence d'une subordination.[2991] Deuxièmement, les Communautés européennes font valoir que contrairement à la position avancée par les États-Unis, selon ce qu'elles soutiennent, ni les prévisions de ventes à l'exportation, ni la vocation exportatrice d'Airbus ni le fait qu'Airbus opère sur un marché mondial ne sont des facteurs qui démontrent l'existence d'une subordination.[2992] En outre, les Communautés européennes font valoir que tous ces facteurs considérés ensemble ne peuvent prouver l'existence d'une subordination parce que, entre autres choses, l'affirmation des États-Unis, selon laquelle le remboursement intégral des contributions sous forme d'AL/FEM ne peut être obtenu qu'en effectuant le nombre requis de ventes spécifié dans les contrats (lesquelles ne peuvent être réalisées qu'au moyen d'exportations), est fausse en raison de la possibilité de remboursement prématuré.[2993] À cet égard, les Communautés européennes estiment que les conditions de livraison subordonnées aux ventes énoncées dans les contrats d'AL/FEM "n'ont rien à voir avec des subventions subordonnées aux exportations", mais correspondent plutôt à deux considérations "commerciales légitimes": i) les livraisons d'aéronefs constituent l'indication la plus fiable qu'on disposera d'une trésorerie suffisante pour effectuer les remboursements[2994]; et ii) le fait de faire coïncider le remboursement avec les livraisons répartit les risques entre Airbus et les gouvernements des États membres des CE

---

titre de l'article 22:6 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends et de l'article 4.11 de l'Accord SMC ("*Canada – Crédits et garanties pour les aéronefs (article 22:6 – Canada)*"), WT/DS222/ARB, 17 février 2003, paragraphes 3.60 à 3.64.

[2988] CE, PCE, paragraphe 581.

[2989] CE, PCE, paragraphe 606.

[2990] CE, PCE, paragraphe 607, citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 167 et 168.

[2991] CE, PCE, paragraphes 642 à 645 (contrats concernant l'A380); 676 et 677 (contrats concernant l'A340-500/600); et 680 et 681 (contrat concernant l'A330-200).

[2992] CE, PCE, paragraphes 646 à 651 (contrats concernant l'A380); 676 et 677 (contrats concernant l'A340-500/600); et 680 et 681 (contrat concernant l'A330-200).

[2993] CE, PCE, paragraphes 653 à 656 (contrats concernant l'A380); 676 et 677 (contrats concernant l'A340-500/600); et 680 et 681 (contrat concernant l'A330-200).

[2994] CE, PCE, paragraphes 657 à 661 (contrats concernant l'A380); 676 et 677 (contrats concernant l'A340-500/600); et 680 et 681 (contrat concernant l'A330-200).

conformément à l'accord des parties.[2995] C'est pourquoi les Communautés européennes concluent que le fait que "certaines livraisons seront des exportations ne résulte pas d'une condition imposée par {les gouvernements des États membres des CE}, mais résulte plutôt des sources particulières de la demande sur le marché. Le "choix" {d'Airbus} entre vendre à l'exportation et vendre sur le marché intérieur n'est pas dicté par la mesure mais plutôt par le lieu où se trouvent les clients".[2996] En tout état de cause, les Communautés européennes font observer qu'aucune des dispositions invoquées par les États-Unis comme élément de preuve de l'existence d'un engagement d'exporter n'oblige Airbus à effectuer des ventes, encore moins des ventes à l'exportation. Selon les Communautés européennes, le droit d'Airbus de conserver les fonds avancés au titre de chacun des contrats d'AL/FEM n'est pas assujetti à la condition qu'il vende des aéronefs. C'est pourquoi les Communautés européennes estiment qu'il n'y a aucune subordination aux exportations.[2997]

7.592 Les Communautés européennes se fondent sur bon nombre des mêmes arguments juridiques et factuels pour contester les allégations des États-Unis concernant l'existence de subventions subordonnées *en droit* aux exportations.[2998] Ainsi, les Communautés européennes soutiennent que les États-Unis n'ont pas démontré que le libellé des contrats d'AL/FEM, en soi ou nécessairement, par implication[2999], prouvait l'existence de: i) la condition requise que constituent les résultats à l'exportation, parce que les modalités des mesures pertinentes "font uniquement référence aux ventes, sans privilégier les ventes sur le marché intérieur ou les ventes à l'exportation"[3000]; ii) la conséquence requise, parce que les modalités du contrat garantissent le remboursement du prêt et ne constituent donc pas une subvention, mais plutôt une "subvention négative"[3001]; et iii) la subordination requise, parce qu'Airbus n'est pas obligée de rembourser l'AL/FEM[3002] et, en tout état de cause, les remboursements peuvent être effectués de façon accélérée sur des revenus qui ne sont pas générés par les ventes de LCA.[3003] De plus, dans la mesure où les États-Unis présentent leur plainte en se fondant sur des documents et des renseignements qui ne figurent pas dans le texte des mesures contestées, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de rejeter les allégations des États-Unis au motif qu'il ne s'agit pas d'allégations de subordination *en droit* constituées à juste titre.[3004]

7.593 Enfin, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de rejeter plusieurs prétendument "nouvelles allégations" formulées par les États-Unis après la première réunion de fond des parties. Selon les Communautés européennes, les États-Unis, d'abord dans leur deuxième communication écrite puis dans leur réponse à la question n° 144 du Groupe spécial, ont fait référence

---

[2995] CE, PCE, paragraphes 662 à 664 (contrats concernant l'A380); 676 et 677 (contrats concernant l'A340-500/600); et 680 et 681 (contrat concernant l'A330-200).

[2996] CE, PCE, paragraphes 665 (contrats concernant l'A380); 676 et 677 (contrats concernant l'A340-500/600); et 680 et 681 (contrat concernant l'A330-200). Des communications additionnelles sur les arguments et les éléments de preuve présentés par les États-Unis à l'appui de leurs allégations concernant l'existence de subventions subordonnées en fait aux exportations figurent dans CE, DCE, paragraphes 296 à 325.

[2997] CE, DDONC, paragraphe 153; CE, observation sur la réponse des États-Unis à la question n° 145 du Groupe spécial.

[2998] CE, PCE, paragraphes 584 à 598 (contrats concernant l'A380); 599 à 602 (contrats concernant l'A340-500/600); et 603 et 604 (contrat concernant l'A330-200); CE, DCE, paragraphes 258 à 295.

[2999] CE, PCE, paragraphe 592; CE, DCE, paragraphes 258 à 295.

[3000] CE, PCE, paragraphes 585 à 588 et 594 à 598 (contrats concernant l'A380); 599 à 602 (contrats concernant l'A340-500/600); et 603 et 604 (contrat concernant l'A330-200).

[3001] CE, PCE, paragraphes 589 et 594 à 598 (contrats concernant l'A380); 599 à 601 (contrats concernant l'A340-500/600); et 603 et 604 (contrat concernant l'A330-200).

[3002] CE, DDONC, paragraphe 153; CE, observation sur la réponse des États-Unis à la question n° 145 du Groupe spécial.

[3003] CE, PCE, paragraphes 590 et 594 à 598 (contrats concernant l'A380); 599 à 601 (contrats concernant l'A340-500/600); et 603 et 604 (contrat concernant l'A330-200).

[3004] CE, DCE, paragraphe 268.

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

à diverses dispositions des contrats d'AL/FEM contestés à l'appui de leur nouvelle "allégation selon laquelle l'engagement d'octroyer {l'AL/FEM} a été donné en retour de l'engagement d'exporter de la part d'Airbus, et que c'est pourquoi la mesure devrait être considérée comme une subvention subordonnée à l'exportation".[3005] Les Communautés européennes estiment que le Groupe spécial n'est pas "en droit, à ce stade de la procédure, de réaménager les éléments de preuve, et de modifier ou élargir les sept allégations distinctes énoncées dans la première communication écrite des États-Unis, que les Communautés européennes ont réfutées".[3006] C'est pourquoi les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de rejeter ces allégations prétendument nouvelles au motif qu'elles sont incompatibles avec: i) "l'article 4 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends (pour ce qui est du caractère inadéquat des consultations)"; ii) "l'article 6:2 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends (pour ce qui est du caractère inadéquat de la demande d'établissement d'un groupe spécial)"; et iii) "les paragraphes 5, 6 et 15 des Procédures de travail, en vertu desquels les États-Unis sont réputés avoir déjà présenté les faits de la cause et leurs arguments, l'existence de raison valable pour cette tentative d'élargissement radical de la cause à ce stade avancé n'ayant même pas été affirmée, encore moins démontrée".[3007]

c) Arguments des tierces parties

i) Australie

7.594 Selon l'Australie, le fait que les États-Unis s'attachent à la propension à exporter le produit LCA conduit à une application erronée des indications données par l'Organe d'appel en ce qui concerne la subordination aux exportations, ainsi que des constatations du Groupe spécial dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II*. Rappelant les trois éléments nécessaires pour déterminer qu'il y a subordination aux exportations, l'Australie note que les éléments de preuve indiquant qu'un produit est par nature destiné à l'exportation *étayent* l'établissement de l'existence d'un rapport de conditionnalité mais ne sont pas concluants quant à ce deuxième élément.[3008] Elle fait ensuite observer que la deuxième phrase de la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a) indique explicitement que le simple fait qu'une subvention est accordée à des entreprises qui exportent ne peut pas en lui-même étayer une constatation de l'existence d'une subordination aux exportations. Selon l'Australie, cela signifie que la propension à exporter n'est qu'un fait parmi d'autres à prendre en considération. Dans la présente affaire, il est nécessaire d'examiner soigneusement les éléments de preuve utilisés pour étayer l'existence d'une subordination aux exportations et le poids qui devrait leur être accordé. L'Australie estime que si une importance excessive était accordée à la propension à exporter, cela réduirait à néant la deuxième phrase de la note de bas de page 4.[3009]

7.595 Selon l'Australie, il y a deux grandes failles dans l'analyse que les États-Unis font de la subordination en fait aux exportations dans la présente affaire. Premièrement, en se concentrant sur la propension à exporter, les États-Unis amalgament les ventes de produits en général et les ventes à l'exportation, ce qui conduit à la conclusion erronée que les résultats en matière de ventes correspondent aux résultats à l'exportation. Deuxièmement, les États-Unis se concentrent sur l'obligation contractuelle de rembourser le prêt et son rapport avec les résultats en matière de ventes.[3010] L'Australie note que les États-Unis se sont fondés, entre autres choses, sur les constatations relatives au contrat de don formulées dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II* pour étayer leur allégation selon laquelle la subordination a été établie. D'après l'Australie, les

[3005] CE, DDONC, paragraphe 151.
[3006] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 144 du Groupe spécial.
[3007] CE, DDONC, paragraphe 149.
[3008] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 22.
[3009] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 26.
[3010] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 25.

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

États-Unis ont appliqué erronément les constatations du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*.[3011]

7.596 L'Australie fait valoir que les faits présentés n'indiquent pas clairement dans quelle mesure le remboursement de l'AL/FEM est obligatoire. Il apparaît plutôt qu'Airbus bénéficie du versement de l'AL/FEM que des ventes soient réalisées ou non. Par conséquent, les États-Unis n'ont pas expliqué pourquoi l'existence d'un lien entre l'obligation de rembourser le prêt et les résultats en matière de ventes établissait l'existence d'un lien entre l'octroi d'une subvention alléguée et les résultats à l'exportation.[3012]

7.597 L'Australie soutient aussi que la subordination en fait aux exportations doit être déduite de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention.[3013] Ces faits pertinents pourraient comprendre, entre autres choses, les motivations ou raisons de l'octroi d'une subvention, une fois qu'elles ont été déterminées objectivement. À titre d'exemple, selon l'Australie, la motivation ou la raison pour laquelle les pouvoirs publics accordent un prêt assorti d'une obligation de remboursement liée aux résultats en matière de ventes peut être un fait pertinent pour déterminer si les objectifs de production énoncés dans les contrats de prêt sont liés aux exportations. C'est pourquoi, pour l'Australie, le poids qui devrait être accordé aux motivations ou aux raisons devrait être évalué en fonction de leur rapport avec tous les autres éléments de preuve concernant le point de savoir si les subventions étaient subordonnées en fait aux exportations.[3014]

ii) Brésil

7.598 Le Brésil se range à l'avis du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs I*. L'analyse du Groupe spécial concernant la subordination *de facto* aux exportations devrait reposer sur la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention. Pour le Brésil, dans la mesure où elles sont étayées par des éléments de preuve pertinents, les motivations ou raisons de l'octroi des subventions devraient être prises en considération par le Groupe spécial dans le cadre de cette configuration globale des faits.[3015]

iii) Canada

7.599 Le Canada estime que les États-Unis n'ont pas appliqué rigoureusement le critère relatif à la subordination *de facto* aux exportations qui est énoncé dans la note de bas de page 4 de l'Accord SMC.[3016] Selon le Canada, au lieu d'appliquer ce critère, les États-Unis tentent seulement d'établir que le remboursement du financement était lié aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues.[3017]

7.600 Le Canada estime que les États-Unis ont masqué le cadre de l'examen lorsqu'ils ont paraphrasé le critère et y ont inséré le terme "qui", à savoir: 1) l'"octroi" d'une subvention 2) qui est "lié aux" 3) "exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues". Le Canada fait valoir que le texte établit clairement que le cadre de l'examen de l'élément "lié à" est "l'octroi de la subvention". Par conséquent, selon le Canada, la pertinence du remboursement est limitée à la lumière qu'il jette

[3011] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 27.
[3012] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphes 28 à 30.
[3013] Australie, déclaration orale en tant que tierce partie, 24 juillet 2007, paragraphe 9, citant *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.
[3014] Australie, réponse en tant que tierce partie à la question n° 6 du Groupe spécial.
[3015] Brésil, réponses en tant que tierce partie aux questions, paragraphe 11.
[3016] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 3.
[3017] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 6.

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

sur le point de savoir si l'octroi de la subvention était subordonné aux exportations, et le remboursement n'est pas déterminant.[3018]

7.601 Le Canada maintient que l'Accord SMC place l'examen de l'élément "lié à" dans le cadre de l'octroi de la subvention et non de son remboursement parce qu'un lien entre le remboursement d'une subvention et les ventes peut constituer, pour les pouvoirs publics, un mécanisme efficace pour établir le moment auquel les remboursements sont exigibles sans créer d'incitation à l'exportation. Il soutient qu'exiger le remboursement d'une subvention uniquement lorsque des ventes à l'exportation sont réalisées pourrait être un moyen d'utiliser les subventions pour stimuler les ventes intérieures *de préférence aux* ventes à l'exportation.[3019]

7.602 Le Canada rejette la tentative des États-Unis d'associer leur approche à celle adoptée par le Groupe spécial *Australie – Cuir*. Pour le Canada, les faits entourant les deux affaires sont différents parce que le contrat en cause dans l'affaire *Australie – Cuir* subordonnait le *maintien des dons* accordés au bénéficiaire à la satisfaction d'objectifs en matière de ventes, qui constituaient véritablement des objectifs en matière de résultats à l'exportation tandis qu'en l'espèce, le maintien des dons n'est pas subordonné au respect d'objectifs en matière de résultats à l'exportation. Le Canada soutient que les États-Unis font erreur lorsqu'ils amalgament les termes "résultats à l'exportation", "exportations" et "recettes d'exportation" au terme "ventes". En amalgamant ces termes, ils prétendent que toute subvention accordée sous la forme d'un financement fondé sur les redevances est prohibée si le niveau de remboursement anticipé prend en compte ne serait-ce qu'une seule vente à l'exportation. Le Canada soutient que cela vide de sa substance la dernière phrase de la note de bas de page 4.[3020]

7.603 Le Canada estime que les États-Unis n'ont fourni aucun élément de preuve indiquant que l'octroi du financement était subordonné au remboursement intégral. Même si de tels éléments de preuve ont été fournis, selon le Canada, il serait "absurde" de qualifier une prescription relative au remboursement intégral de subordination aux exportations. Le Canada fait valoir que toutes les constatations antérieures de l'existence d'une subvention à l'exportation prohibée étaient fondées sur une corrélation positive directe entre le subventionnement et l'exportation. Ici, la corrélation est inversée: les remboursements déclenchés par les ventes à l'exportation ne font que réduire tout avantage conféré à Airbus.[3021]

7.604 De plus, le Canada estime que la déduction de motivations peut être un exercice très subjectif, en particulier lorsque les motivations en question sont celles de pouvoirs publics. Il fait référence à cet égard au rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*.[3022] Il soutient qu'il peut être extrêmement difficile pour les groupes spéciaux d'évaluer l'importance relative de ces raisons pour déterminer l'intention législative ou réglementaire et ceux-ci devraient faire preuve de beaucoup de prudence lorsqu'ils essaient de le faire. Selon le Canada, les groupes spéciaux devraient tenir compte de nombreux facteurs pertinents pour évaluer si une subvention est subordonnée en fait aux résultats à l'exportation, en fonction des circonstances d'une cause particulière, sur la base de "la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention".[3023]

[3018] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphes 7 et 8.
[3019] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 10.
[3020] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphes 11 à 13.
[3021] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 14.
[3022] Canada, réponses aux questions posées par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphe 4, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, paragraphe 119.
[3023] Canada, réponses aux questions posées par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphe 5, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.

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

iv) Chine

7.605 La Chine soutient que la constatation de l'existence de subventions subordonnées en fait aux exportations prenant la forme de prêts, en vertu de la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a) de l'Accord SMC, doit être axée sur l'"*octroi*" – plutôt que sur le "*remboursement*" – des prêts et qu'il doit être démontré, sur la base de la configuration globale des faits, qu'il y a une conditionnalité entre l'*octroi* d'une subvention et les exportations effectives ou prévues. À cet égard, la Chine renvoie le Groupe spécial au rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Canada – Aéronefs*, qui a précisé les trois éléments qui sont pertinents pour la constatation d'une subordination en fait aux exportations.[3024]

7.606 La Chine ajoute que dans le cas d'un prêt, pour déterminer si le prêt constitue une subvention subordonnée en fait aux exportations, il faut établir que l'autorité accordant la subvention impose une condition fondée sur les résultats à l'exportation lorsqu'elle *octroye* le prêt. Par conséquent, selon la Chine, l'article 3.1 a) ne vise pas à prohiber le remboursement d'un prêt subordonné aux résultats à l'exportation. En tout état de cause, la façon dont le débiteur remboursera le prêt par la suite n'est pas pertinente pour l'examen de l'existence d'une subordination en fait aux exportations d'un prêt accordé. Cette question est en fait plus pertinente pour la constatation de l'existence d'un avantage et ne doit pas être mêlée à celle de l'octroi d'un prêt.[3025]

7.607 Enfin, la Chine estime que les faits pertinents d'une cause particulière doivent prouver de façon suffisante le "lien" entre l'"octroi d'une subvention" et les "exportations effectives ou prévues" et que la vocation exportatrice d'un bénéficiaire d'une subvention à elle seule ne démontre pas de façon suffisante l'existence d'une subordination en fait aux exportations.[3026]

v) Japon

7.608 Le Japon soutient que la simple prévision d'exportations futures au moment de l'octroi de la subvention ne prouve pas, en elle-même, que la subvention est subordonnée aux résultats à l'exportation. Il note que, même si le terme "subordonné" figurant à l'article 3.1 a) a le même sens, qu'il soit appliqué à la subordination *de jure* ou à la subordination *de facto* aux exportations, il est foncièrement plus difficile de démontrer l'existence de cette dernière.[3027]

7.609 Le Japon fait valoir que la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a) de l'Accord SMC est fondamentale pour l'analyse du Groupe spécial visant à déterminer si les subventions à l'exportation alléguées sont subordonnées en fait aux résultats à l'exportation. Il fait référence au rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Canada – Aéronefs*, pour noter que selon le critère de la note de bas de page 4 relatif à la subordination *de facto* aux exportations, il faut prouver l'existence de trois éléments fondamentaux distincts[3028], chaque critère devant être appliqué de manière indépendante aux faits pertinents.[3029]

[3024] Chine, communication en tant que tierce partie, paragraphes 5 à 13.

[3025] Chine, communication en tant que tierce partie, paragraphes 14 et 15.

[3026] Chine, communication en tant que tierce partie, paragraphes 16 à 22, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs* (WT/DS70/AB/R), paragraphe 175, et au rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphes 9.66 à 9.71.

[3027] Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 23, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.

[3028] Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 25, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 169 (italique dans l'original).

[3029] Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 25, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 173.

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

7.610 Enfin, le Japon observe que l'analyse de la subordination *de facto* aux exportations est nécessairement axée sur les faits, et qu'elle différera en fonction des faits propres à chaque affaire. Il note que dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a averti que, dans le cadre de l'analyse exigée par la note de bas de page 4, "il ne {pouvait} y avoir une règle générale établissant quels faits ou quels genres de faits {*devaient*} être pris en compte"[3030], une importance excessive n'étant accordée à aucun de ces faits.[3031] Le Japon estime donc qu'une approche aussi générale est justifiée dans le présent différend et que le Groupe spécial devrait examiner les éléments factuels spécifiques pertinents pour la présente affaire.[3032]

vi) Corée

7.611 La Corée rappelle que des groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont auparavant examiné la question des subventions subordonnées *de facto* aux exportations à diverses reprises. En particulier, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a défini un critère comportant trois éléments pour démontrer la subordination *de facto* aux exportations. En conséquence, 1) l'"octroi d'une subvention" doit être 2) "lié aux" 3) "exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues". La Corée est d'avis qu'afin d'établir que l'AL/FEM est "liée aux" résultats à l'exportation, les États-Unis doivent prouver que l'AL/FEM n'aurait *pas* été accordée à Airbus si les pouvoirs publics liés à Airbus avaient su qu'aucune vente à l'exportation ne pourrait découler de l'AL/FEM. Autrement dit, les États-Unis doivent prouver que l'octroi d'une subvention est subordonné aux ventes à l'*exportation*, et non à de simples ventes.[3033]

d) Évaluation par le Groupe spécial

i) Demande des Communautés européennes tendant à ce que soient rejetées certaines allégations prétendument nouvelles formulées dans la deuxième communication écrite des États-Unis

7.612 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'écarter une série d'allégations prétendument "nouvelles" formulées par les États-Unis dans plusieurs paragraphes de leur deuxième communication écrite[3034], ainsi que dans leur réponse à la question n° 144 du Groupe spécial, parce qu'elles estiment qu'elles sont incompatibles avec les obligations des États-Unis au titre de l'article 4 du Mémorandum d'accord (pour ce qui est du caractère inadéquat des consultations), l'article 6:2 du Mémorandum d'accord (pour ce qui est du caractère inadéquat de la demande d'établissement d'un groupe spécial) et les paragraphes 5, 6 et 15 de nos Procédures de travail. Nous ne voyons pas très bien si les affirmations des Communautés européennes concernant les articles 4 et 6:2 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends sont fondées sur l'opinion selon laquelle les États-Unis ont présenté de "nouvelles allégations" qui n'étaient pas déjà énoncées dans leur demande de consultations et leur demande d'établissement d'un groupe spécial ou (dans le cas de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord) sur l'absence alléguée de toute indication dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis quant aux éléments de preuve sur lesquels ils se fondent précisément pour établir le bien-fondé de leurs allégations de subordination en fait aux

[3030] Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 26, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 169.

[3031] Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 26, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 169 et 170.

[3032] Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 26.

[3033] Corée, communication en tant que tierce partie, paragraphes 69 à 74, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 169 et 173.

[3034] En particulier, les paragraphes 163 à 209. CE, DDONC, paragraphes 148 et 153.

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

exportations.[3035] Pour les raisons exposées dans les sections ci-après, nous rejetons la demande des Communautés européennes qu'elle soit fondée sur l'un ou l'autre de ces motifs. En outre, nous ne sommes pas non plus persuadés par l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les passages pertinents de la deuxième communication écrite des États-Unis et de leur réponse à la question n° 144 du Groupe spécial contreviennent aux paragraphes 5, 6 et 15 de nos Procédures de travail.

Nouvelles allégations prétendument non identifiées dans la demande de consultations et la demande d'établissement d'un groupe spécial

7.613 Nous jugeons utile de commencer notre analyse en rappelant comment les termes "allégations" et "arguments" ont été définis et distingués dans des procédures de règlement des différends antérieures. Dans l'affaire *Corée – Produits laitiers*, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> "Par "*allégation*", nous entendons une allégation selon laquelle la partie défenderesse a violé une disposition d'un accord particulier qui a été identifiée, ou a annulé ou compromis les avantages découlant de cette disposition. Une telle *allégation de violation* doit, comme nous l'avons déjà noté, être distinguée des *arguments* invoqués par une partie plaignante pour démontrer que la mesure prise par la partie défenderesse enfreint effectivement la disposition du traité ainsi identifiée. Les arguments étayant une allégation sont exposés et progressivement précisés dans les premières communications écrites, dans les communications présentées à titre de réfutation et lors des première et deuxième réunions du groupe spécial avec les parties. …
>
> … Tant les "allégations" que les "arguments" sont distincts des "éléments de preuve" que le plaignant ou le défendeur présente pour étayer ses affirmations de fait et ses arguments."[3036]

7.614 L'Organe d'appel a aussi fait observer qu'il a:

> "… constamment fait la distinction entre les *allégations* d'un Membre concernant l'application des diverses dispositions de l'*Accord sur l'OMC*, et les *arguments* présentés à l'appui de ces allégations. Les allégations, qui sont généralement des allégations de violation des dispositions de fond de l'*Accord sur l'OMC*, doivent être énoncées clairement dans la demande d'établissement d'un groupe spécial. Les arguments, par contre, sont les moyens par lesquels une partie expose et étaye progressivement ses allégations. Ils n'ont pas besoin d'être énoncés en détail dans une demande d'établissement d'un groupe spécial; en fait, ils peuvent être exposés dans les communications présentées au Groupe spécial."[3037]

[3035] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 144 du Groupe spécial où elles disent ce qui suit: "Tout comme une demande d'établissement d'un groupe spécial doit identifier la mesure, dans le cas d'une allégation "en fait", elle doit identifier précisément les éléments de preuve sur lesquels l'allégation en fait est fondée."

[3036] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Mesure de sauvegarde définitive appliquée aux importations de certains produits laitiers* ("*Corée – Produits laitiers*"), WT/DS98/AB/R, adopté le 12 janvier 2000, paragraphe 139 (notes de bas de page omises).

[3037] Rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Mesures affectant l'importation et la vente de cigarettes sur le marché intérieur* ("*République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*"), WT/DS302/AB/R, adopté le 19 mai 2005, paragraphe 121 (note de bas de page omise).

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

7.615 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis décrivent les paragraphes dont les Communautés européennes affirment qu'ils présentent de "nouvelles allégations", en disant qu'il s'agit d'"une analyse approfondie de l'argument effectif des États-Unis {sur la subordination aux exportations} qui vise à éliminer toute confusion qui a pu être engendrée par la réponse des Communautés européennes à la première communication écrite des États-Unis".[3038] Ils expliquent ensuite leur point de vue, selon lequel l'AL/FEM donne lieu à un échange d'engagements de résultats entre les parties, en vertu duquel "les pouvoirs publics s'engagent à verser une aide au lancement selon un calendrier établi, en échange de quoi la société s'engage à rembourser les montants de l'aide au lancement sur la base d'un prélèvement déterminé par vente sur un nombre de ventes convenu".[3039] Enfin, les États-Unis "donn{ent} plus de détails sur la démonstration figurant dans leur première communication que la fourniture de la subvention sous forme d'aide au lancement est liée contractuellement aux exportations prévues".[3040] Pour chacune des sept mesures d'AL/FEM dont ils allèguent qu'elles sont des subventions à l'exportation, les États-Unis rappellent d'abord comment, dans leur première communication écrite, ils ont analysé leurs dispositions respectives relatives au remboursement, en démontrant comment, en subordonnant l'octroi de l'AL/FEM à un nombre spécifique de ventes de LCA qui ne pouvait être atteint sans exporter, les pouvoirs publics "ont nécessairement lié l'aide à des exportations importantes". Les États-Unis identifient et analysent ensuite diverses modalités et conditions contractuelles dont ils affirment qu'elles "confirment l'existence de ce lien".[3041]

7.616 Dans leur réponse à la question n° 144 du Groupe spécial, les États-Unis indiquent dans quelle mesure ils se fondent sur les mêmes éléments de preuve pour démontrer l'existence des "prévisions d'exportations ou de recettes d'exportation" et de la subordination en fait aux résultats à l'exportation. Ce faisant, les États-Unis répètent leur point de vue selon lequel l'échange d'engagements de résultats découlant des contrats d'AL/FEM démontre l'existence d'un rapport "lié à" et donc d'une subordination aux exportations. Ils font également référence à l'analyse, dans leur deuxième communication écrite, de diverses dispositions contractuelles figurant dans les sept contrats d'AL/FEM contestés.

7.617 À notre avis, les passages qui sont au centre des préoccupations des Communautés européennes n'introduisent pas de nouvelles *allégations*, mais ne font que développer et expliquer les arguments des États-Unis sur la question de la subordination en exposant de façon plus approfondie leur théorie de la subordination et en analysant divers aspects des éléments de preuve présentés avec leur première communication écrite. Dans les paragraphes pertinents, les États-Unis ne se plaignent pas du fait que les Communautés européennes "{ont} violé une disposition d'un accord particulier qui a été identifiée, ou {ont} annulé ou compromis les avantages découlant d'une telle disposition", qui n'avait pas été mentionnée dans leur demande de consultations ou leur demande d'établissement d'un groupe spécial. D'ailleurs, les États-Unis ne font aucune référence dans les passages pertinents à une disposition d'un Accord de l'OMC visé. Par conséquent, dans la mesure où les préoccupations des Communautés européennes concernant les paragraphes 163 à 209 de la deuxième communication écrite des États-Unis et leur réponse à la question n° 144 du Groupe spécial sont qu'ils introduisent de "nouvelles allégations" qui ne sont pas identifiées dans la demande de consultations et la demande d'établissement d'un groupe spécial présentées par les États-Unis, nous constatons qu'elles ne sont pas fondées.

[3038] États-Unis, DCE, paragraphe 162.
[3039] États-Unis, DCE, paragraphe 164.
[3040] États-Unis, DCE, paragraphe 167.
[3041] États-Unis, DCE, paragraphes 168, 175, 182, 188, 193, 199 et 204.

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

Manquement allégué des États-Unis à l'obligation d'indiquer précisément dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial les faits qu'ils invoquent pour établir le bien-fondé de leurs allégations de subordination en fait aux exportations

7.618 Il est maintenant bien établi que l'article 6:2 explique comment un plaignant souhaitant soumettre une question à une procédure de règlement de l'OMC est tenu de demander l'établissement d'un groupe spécial. En particulier, l'article 6:2 impose au Membre plaignant l'obligation de s'assurer que sa demande d'établissement d'un groupe spécial: i) est présentée par écrit; ii) indique si des consultations ont eu lieu; iii) indique les mesures spécifiques en cause; et iv) contient un bref exposé du fondement juridique de la plainte, qui doit être suffisant pour énoncer clairement le problème.[3042]

7.619 Hormis l'obligation d'indiquer les mesures spécifiques en cause, l'article 6:2 ne demande pas au plaignant d'exposer ou de décrire en plus les faits précis qu'il invoque dans le but d'établir le bien-fondé de son (ses) allégation(s).[3043] Les faits précis invoqués par un plaignant pour justifier ses allégations constitueront généralement les éléments de preuve présentés à l'appui de sa plainte au cours d'une procédure de groupe spécial. L'article 6:2 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends ne s'intéresse pas à la manière ou au moment où ces éléments de preuve doivent être présentés, mais seulement à l'identification correcte des "allégations" et des "mesures" afin de faire en sorte que la demande d'établissement d'un groupe spécial soit "suffisante pour énoncer clairement le problème". Vu ce qui précède, nous ne voyons aucun fondement juridique qui vienne étayer l'allégation des Communautés européennes selon laquelle la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis n'était pas conforme à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord parce que, s'agissant de leurs allégations au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC, les États-Unis n'ont pas indiqué dans ce document les faits précis qui démontrent, à leur avis, que les subventions alléguées sont subordonnées en fait aux résultats à l'exportation.

Nouveaux faits et arguments dont il est allégué qu'ils ont été introduits en contravention des Procédures de travail

7.620 Les Communautés européennes estiment que dans leur analyse, aux paragraphes 163 à 209 de leur deuxième communication écrite et dans leur réponse à la question n° 144 du Groupe spécial, les États-Unis introduisent de nouveaux arguments et éléments de preuve factuels en contravention de leurs obligations au titre des paragraphes 5, 6 et 15 de nos Procédures de travail. Ces paragraphes se lisent comme suit:

> "5. Avant la première réunion de fond du Groupe spécial avec les parties, les parties au différend feront remettre au Groupe spécial des communications écrites dans lesquelles elles présenteront les faits de la cause et leurs arguments et contre arguments respectifs. Les tierces parties pourront faire remettre au Groupe spécial des communications écrites après la présentation des premières communications écrites des parties.
>
> 6. À sa première réunion de fond avec les parties, le Groupe spécial demandera aux États-Unis de présenter leur dossier, puis, pendant la même séance, les

[3042] À titre d'exemple, rapport de l'Organe d'appel *Corée – Produits laitiers*, paragraphe 120; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier au carbone*, paragraphe 125; rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Certaines questions douanières* ("*CE – Certaines questions douanières*"), WT/DS315/AB/R, adopté le 11 décembre 2006, paragraphe 129.

[3043] Cela contraste avec les dispositions de l'article 4.2 de l'Accord SMC, qui prescrit aux Membres de joindre un "exposé des éléments de preuve disponibles" à la demande de consultations concernant une telle subvention. Nous notons que les Communautés européennes ne formulent aucune allégation au titre de l'article 4.2.

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

> Communautés européennes seront invitées à exposer leurs vues. Les tierces parties seront ensuite invitées à présenter leurs vues au cours d'une séance séparée de la même réunion réservée à cette fin. Les parties se verront ensuite ménager la possibilité de faire des déclarations finales, les États-Unis présentant la leur en premier.
>
> 15. Les parties présenteront tous les éléments de preuve factuels au Groupe spécial au plus tard pendant la première réunion de fond, sauf en ce qui concerne les éléments de preuve nécessaires aux fins des réfutations ou des réponses aux questions. Des exceptions à cette procédure seront autorisées sur exposé de raisons valables. L'autre partie se verra accorder un délai pour faire des observations, selon qu'il conviendra, au sujet de tout élément de preuve factuel nouveau présenté après la première réunion de fond."

7.621 Les Procédures de travail du Groupe spécial utilisées dans le présent différend ont été adoptées, conformément à l'article 12:1 du Mémorandum d'accord, après avoir consulté les États-Unis et les Communautés européennes. Hormis les références aux tierces parties, les paragraphes 5 et 6 suivent dans l'ensemble les dispositions énoncées dans les procédures de travail figurant à l'Appendice 3 du Mémorandum d'accord, en expliquant ce qui est attendu des parties (et des tierces parties) en ce qui concerne les communications devant être présentées avant et durant la première réunion de fond des parties. Aucun des deux paragraphes n'exige que les parties présentent tous les arguments et contre-arguments et tous les faits à l'appui au plus tard à la première réunion de fond des parties. Qu'il s'agisse de la partie plaignante ou de la partie défenderesse, les arguments et contre-arguments concernant les allégations en cause seront d'abord exposés dans la première communication écrite des parties et expliqués oralement dans les déclarations présentées durant la première réunion de fond des parties. Toutefois, comme les paragraphes 8 et 9 de nos Procédures de travail l'indiquent clairement, les communications des parties ne cessent pas avec la première réunion de fond des parties, et les arguments continueront d'être progressivement précisés et développés dans les communications présentées à titre de réfutation, les déclarations orales des parties présentées à la deuxième réunion de fond des parties et les réponses aux questions du groupe spécial. Ces paragraphes se lisent comme suit:

> "8. Les réfutations formelles seront présentées lors d'une deuxième réunion de fond du Groupe spécial. Les Communautés européennes auront le droit de prendre la parole avant les États-Unis. Les parties présenteront des réfutations écrites au Groupe spécial avant cette réunion.
>
> 9. Le Groupe spécial pourra à tout moment poser des questions aux parties et aux tierces parties, et leur demander de donner des explications, soit lors de la réunion de fond, soit par écrit. Les réponses aux questions seront communiquées par écrit au plus tard à la date ou aux dates fixées par le Groupe spécial. Les réponses aux questions posées après la première réunion seront communiquées par écrit, à la même date que les réfutations écrites, à moins que le Groupe spécial ne fixe une date limite différente."

7.622 Il n'y a donc rien dans les Procédures de travail régissant la procédure du présent Groupe spécial qui vienne étayer l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les États-Unis étaient tenus de présenter tous leurs arguments au plus tard au moment de la première réunion de fond des parties.

7.623 Le paragraphe 15 de nos Procédures de travail établit certaines règles ainsi qu'une date limite précise pour la présentation des éléments de preuve factuels. En particulier, il dispose que "tous les

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

éléments de preuve factuels" doivent être présentés au plus tard pendant la première réunion de fond, à l'exception des éléments de preuve nécessaires aux fins des réfutations ou des réponses aux questions, et de tout autre cas où des "raisons valables" peuvent être exposées. En outre, lorsque de nouveaux éléments de preuve sont admis après la première réunion de fond sur exposé de "raisons valables", un délai convenable doit être accordé à la partie qui n'a pas présenté ces éléments de preuve pour formuler ses observations. L'un des objectifs du paragraphe 15 est de garantir les droits des deux parties à une procédure régulière en: i) fixant une échéance pour la présentation de "tous les éléments de preuve factuels" étayant ou réfutant les allégations et arguments de l'une ou l'autre partie; ii) ménageant la possibilité d'admettre de nouveaux éléments de preuve factuels après cette échéance si des "raisons valables" sont exposées; et iii) précisant que si de nouveaux éléments de preuve sont admis, un délai convenable sera accordé à l'autre partie pour formuler des observations.

7.624 Nous rappelons que les passages de la deuxième communication écrite des États-Unis et de leur réponse à la question n° 144 du Groupe spécial qui sont au centre des préoccupations des Communautés européennes développent et expliquent certains arguments d'abord présentés par les États-Unis dans leur première communication écrite en analysant divers aspects des éléments de preuve déjà présentés dans cette première communication écrite. En particulier, l'analyse des États-Unis qui figure dans les passages pertinents porte sur diverses dispositions contractuelles de chacun des contrats d'AL/FEM, dont ils estiment qu'ils constituent des subventions à l'exportation prohibées. Il ne fait donc aucun doute que les éléments de preuve factuels analysés par les États-Unis avaient déjà été présentés au moment de la première réunion de fond des parties. Par ailleurs, s'il est vrai que les États-Unis n'ont pas mentionné ou analysé exactement les mêmes dispositions contractuelles dans les communications présentées avant leur deuxième communication écrite, cela ne revient pas à présenter de nouveaux éléments de preuve factuels, mais plutôt à développer des arguments à la lumière de différents aspects des éléments de preuve déjà présentés. À notre avis, le processus consistant à mettre en évidence et examiner différents aspects des éléments de preuve dûment présentés par l'une ou l'autre des parties et à en déterminer la validité dans le but d'étayer ou de réfuter les allégations et arguments mutuellement avancés est un élément central et indispensable de la procédure des groupes spéciaux. Nous ne voyons pas pourquoi les parties ne devraient pas pouvoir développer leurs arguments au cours d'une procédure de groupe spécial en se fondant sur différents aspects des éléments de preuve présentés en temps voulu.

7.625 En tout état de cause, le paragraphe 8 de nos Procédures de travail indique clairement que les "réfutations" comprennent la deuxième communication écrite des parties présentée avant la deuxième réunion de fond des parties. Il s'ensuit que, même à supposer pour les besoins de l'argumentation qu'il était erroné de conclure que les passages pertinents de la deuxième communication écrite des États-Unis et de leur réponse à la question n° 144 du Groupe spécial ne faisaient pas référence à des éléments de preuve déjà présentés au moment de la première réunion de fond des parties, les États-Unis n'auraient pas agi d'une manière incompatible avec le paragraphe 15 de nos Procédures de travail parce qu'ils avaient le droit d'introduire des éléments de preuve factuels après la première réunion de fond des parties "en ce qui concerne les éléments de preuve nécessaires aux fins des réfutations".

7.626 Enfin, nous notons que les Communautés européennes ont effectivement répondu à l'analyse des diverses dispositions contractuelles effectuée par les États-Unis dans leur deuxième communication écrite lorsqu'elles ont présenté leur déclaration orale à la deuxième réunion de fond des parties. En outre, elles ont aussi eu l'occasion de le faire lorsqu'elles ont formulé des observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 144 du Groupe spécial.

7.627 Pour toutes les raisons exposées plus haut, nous rejetons donc la demande des Communautés européennes visant à ce que nous fassions abstraction des arguments présentés et les éléments de

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

preuve mentionnés par les États-Unis aux paragraphes 163 à 209 de leur deuxième communication écrite et dans leur réponse à la question n° 144 du Groupe spécial.

ii) Question de savoir si les mesures d'AL/FEM constituent des subventions qui sont subordonnées en fait aux résultats à l'exportation prévus

7.628 Bien que les États-Unis présentent des allégations concernant l'existence de subventions subordonnées en droit et de subventions subordonnées en fait aux exportations, ils décrivent leur plainte comme étant "principalement une allégation de subordination *de facto*".[3044] De plus, les États-Unis ont expliqué qu'ils ne présentaient pas d'allégations fondées sur l'existence d'une subordination aux résultats à l'exportation *effectifs*. En conséquence, nous commençons notre évaluation de la contestation formulée par les États-Unis en nous concentrant sur l'allégation selon laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200 constituent des subventions qui sont subordonnées *en fait* aux résultats à l'exportation *prévus*.

7.629 La prohibition frappant les subventions subordonnées aux résultats à l'exportation est énoncée à l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. Cet article se lit comme suit:

> "3.1 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 seule raison considéré comme une subvention à l'exportation au sens de cette disposition.
>
> [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."

7.630 Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a estimé que le libellé de la note de bas de page 4 indiquait que, "pour que soit remplie la condition servant à déterminer l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations … il faut prouver l'existence de trois éléments fondamentaux distincts: premièrement, l'"octroi" d'une subvention; deuxièmement, "est ... *liée aux*" et, troisièmement, "exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues".[3045] Les États-Unis se fondent sur ces indications comme point de départ de leur argument juridique.[3046] Bien que les Communautés européennes présentent leur propre interprétation des obligations figurant à l'article 3.1 a) et à la note de bas de page 4 en utilisant une terminologie légèrement différente[3047],

---

[3044] États-Unis, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial.
[3045] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 169.
[3046] États-Unis, PCE, paragraphe 343.
[3047] Comme il est expliqué plus haut aux paragraphes 7.587 à 7.590, les Communautés européennes font valoir que l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4 contiennent trois "éléments requis" – "la condition requise: des résultats à l'exportation, des exportations ou des recettes d'exportation effectifs ou prévus; la conséquence requise: l'octroi d'une subvention; et le rapport de subordination requis (subordination) entre la

elles partagent l'idée que pour constater l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations, il faut prouver l'existence des trois éléments identifiés par l'Organe d'appel. Il apparaît donc qu'il n'y a pas de désaccord entre les parties quant au critère juridique à appliquer pour déterminer si une subvention est subordonnée *en fait* aux résultats à l'exportation.[3048] Toutefois, les avis des parties divergent lorsqu'il s'agit d'expliquer ce qu'il faut faire pour satisfaire à ce critère et donc ce que les États-Unis doivent démontrer pour prouver le bien-fondé de leurs allégations. Alors qu'il nous apparaît que la position présentée par les États-Unis suit, en général, les constatations et observations formulées par l'Organe d'appel dans des procédures de règlement des différends antérieures[3049], à certains égards, l'analyse des Communautés européennes propose un tableau un peu différent de la manière dont les obligations énoncées à l'article 3.1 a) et dans la note de bas de page 4 de l'Accord SMC doivent être comprises et appliquées.

7.631 Dans leur deuxième déclaration orale non confidentielle, les Communautés européennes ont présenté ce qu'elles ont qualifié de "simple reformulation succincte de la façon dont les Communautés européennes per{cevaient} la conception et l'architecture générales de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4". Elles ont dit "espére{r} que le Groupe spécial pourr{ait} utiliser cette déclaration comme point de référence pour le guider dans ses délibérations futures".[3050] Elles se sont inspirées de la teneur de cette déclaration orale pour répondre à la question n° 175 du Groupe spécial. Les passages marquants de ces communications sont reproduits ci-après:

> "Les Communautés européennes invitent le Groupe spécial à examiner d'abord le cas d'une subvention "spécifique" subordonnée *en droit* aux résultats à l'exportation. L'élément de preuve est le texte de la mesure. Le texte de la mesure dispose que l'octroi d'une subvention est subordonné aux résultats à l'exportation. En d'autres termes, le texte de la mesure dispose que *si* des résultats à l'exportation sont obtenus, *alors* une subvention est accordée. C'est là l'essence de la subordination. La mesure elle-même constitue l'*octroi initial* de la subvention. Le fait d'exporter remplit la condition et, ainsi, *complète l'octroi*. L'exportation est réalisée après l'octroi initial. Au moment de l'octroi initial, l'exportation est une exportation "prévue", en ce sens qu'elle se situe dans le futur.
>
> Dès lors qu'une telle mesure existerait (c'est-à-dire que l'octroi initial serait effectué), elle pourrait faire l'objet d'une procédure de groupe spécial et il serait constaté qu'elle est une subvention prohibée en droit. Qu'une exportation ait ou non été réalisée serait sans importance."[3051]
>
> "… Au moment où la mesure est promulguée (c'est-à-dire que l'octroi initial est fait), l'exportation pourrait déjà exister ou avoir été réalisée (c'est-à-dire être effective) ou l'exportation pourrait être attendue dans le futur (c'est-à-dire être prévue). Dans un cas comme dans l'autre, s'il existe une subvention subordonnée en droit aux exportations, elle est prohibée, et cela dès le moment de l'octroi initial. Cela reste le cas même si l'exportation est prévue, mais n'est jamais réalisée. Devant une telle mesure prohibée, le Membre plaignant n'est pas tenu d'attendre que la mesure soit utilisée pour engager une procédure de groupe spécial.

---

condition et la conséquence". Voir aussi CE, PCE, paragraphes 567 et 570 à 582; CE, PDONC, paragraphes 68 et 73; CE, réponse à la question n° 79 du Groupe spécial.

[3048] CE, PCE, paragraphes 567 à 583.

[3049] *Voir* les paragraphes 7.583 à 7.586 ci-dessus; et, en particulier, États-Unis, PCE, paragraphes 325 à 333; et États-Unis, DCE, paragraphes 132 à 136 et 148 à 160.

[3050] CE, DDONC, paragraphe 116.

[3051] CE, DDONC, paragraphes 117 et 118.

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

> Par conséquent, les Communautés européennes ne disent pas que l'exportation doit être réalisée pour qu'il y ait une mesure prohibée et qu'une procédure de groupe spécial puisse être introduite. Elles disent plutôt que la mesure promulguant l'octroi initial doit disposer que l'octroi de la subvention est subordonné à l'exportation, et que la mesure doit aussi disposer que c'est uniquement l'exportation (que ce soit dans le passé ou dans le futur) qui complète l'octroi et déclenche le droit de recevoir ou de conserver les fonds sans condition. C'est ce que la subordination ("relation conditionnelle") signifie. La prévision, la prise en considération ou la motivation (en d'autres termes, le Membre accorde la subvention *parce qu'*il prévoit des exportations) n'est pas la subordination. La "relation causale" n'est pas la "relation conditionnelle" et ne doit pas être confondue avec celle-ci."[3052]

Afin de pleinement apprécier la "reformulation" par les Communautés européennes de leur interprétation de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4, il est important de comprendre le sens qu'elles donnent aux résultats à l'exportation "effectifs ou prévus". Les Communautés européennes ont exposé en détail leur point de vue sur le sens de ces termes dans leur deuxième communication écrite, où elles ont dit entre autres ce qui suit:

> "… le terme "effective" désigne une exportation qui existe (c'est-à-dire qui a déjà eu lieu) au moment où la subvention est réputée exister au sens de l'article premier de l'*Accord SMC*; tandis que le terme "prévue" (aussi conjointement au sens du terme "effective") désigne une exportation qui n'a pas encore eu lieu au moment où la subvention est réputée exister, mais qui aura lieu dans le futur.
>
> …
>
> Les sens donnés par le dictionnaire ne sont pas en eux-mêmes déterminants, mais sont pertinents, pour l'évaluation du sens ordinaire. Le *Shorter Oxford English Dictionary (fifth edition 2002)* donne deux sens non obsolètes du terme "effectif" (utilisé comme adjectif, comme dans la note de bas de page 4): "Existing in act or fact; real" (existant dans les actes ou les faits; réel) et "In action or existence at the time; present, current" (agissant ou existant à l'époque; actuel, présent). Le second sens confirme sans équivoque l'interprétation des Communautés européennes. En ce qui concerne le premier sens, les États-Unis pourraient voir dans le terme "réel" un élément étayant leur position, mais le terme "existant", en particulier lorsqu'il est considéré conjointement avec le second sens, rapproche aussi le premier sens de la position des Communautés européennes. Globalement, donc, les sens donnés par le dictionnaire du terme "effectif" étayent la thèse des Communautés européennes et non celle des États-Unis: une exportation "effective" est une exportation qui existe déjà au moment où la subvention est réputée exister.
>
> Le même dictionnaire ne contient pas d'entrée pour le terme "anticipated" proprement dit (y compris lorsqu'il est utilisé comme adjectif, comme dans la note de bas de page 4 de l'*Accord SMC*). Il contient des entrées pour les termes "anticipate" (utilisé comme verbe) et "anticipation" (utilisé comme substantif).[219] Les divers sens donnés par le dictionnaire pour les entrées "anticipate" (prévoir) et "anticipation" (prévision) indiquent tous une connotation temporelle: "before the due time" (à l'avance); "too soon" (trop tôt); "in advance of the time" (d'avance); "future event" (événement futur); "beforehand" (au préalable); "earlier" (plus tôt); "look forward to" (escompter); "in advance of the expected time" (avant la date attendue). Cela étaye

[3052] CE, réponse à la question n° 175 du Groupe spécial (note de bas de page omise).

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

> solidement le point de vue selon lequel une exportation "prévue" est une exportation qui n'a pas encore été réalisée au moment où la subvention est réputée exister et qui, par définition, est donc considérée comme une exportation qui sera réalisée ultérieurement.

> [129] Ces deux entrées de dictionnaire doivent être considérées avec prudence dans le cadre du présent différend car la note de bas de page 4 ne dispose pas que la condition requise est que les autorités qui accordent la subvention "prévoient"; ou qu'il y ait une"prévision" de ces autorités; mais dispose plutôt que la condition requise est l'"exportation", qu'elle soit "effective ou prévue" (voir plus bas)."[3053]

7.632 Par conséquent, les Communautés européennes font valoir qu'une exportation prévue est une exportation qui n'a pas encore été réalisée mais qui aura lieu dans le futur. Selon elles, une exportation prévue ne peut pas être une exportation dont l'autorité accordant la subvention s'attend à ce qu'elle ait lieu dans le futur ou qu'elle considère comme une simple possibilité future parce que, à leur avis, "la note de bas de page 4 ne dispose pas que la condition requise est que les autorités accordant la subvention "prévoient" ou qu'il y ait une "prévision" de ces autorités, mais dispose plutôt que la condition requise est l'exportation, qu'elle soit effective ou prévue". Il s'ensuit que pour les Communautés européennes, l'octroi d'une subvention qui est subordonnée aux résultats à l'exportation prévus devrait être interprété comme désignant l'octroi d'une subvention subordonnée à une exportation qui n'a pas encore été réalisée au moment de l'octroi de la subvention mais qui sera réalisée dans le futur.

7.633 Lire conjointement toutes les communications des Communautés européennes nous amène à conclure qu'elles font valoir qu'une subvention sera subordonnée, en fait, aux résultats à l'exportation prévus lorsque la configuration globale des faits montrera que la mesure accordant une subvention *oblige* le bénéficiaire à remplir une condition de résultats qui ne peut pas être respectée sans exportations, que ces exportations (ou ces résultats) aient effectivement lieu ou pas. Lorsque l'octroi d'une subvention est assujetti à une telle obligation d'obtenir des résultats, il est juridiquement certain au moment de l'octroi de la subvention que le bénéficiaire doit obtenir des résultats pour obtenir la subvention. S'il peut ensuite être déduit de la configuration globale des faits que l'autorité accordant la subvention, au même moment, prévoyait que l'exécution de l'obligation de résultats donnerait lieu à des exportations, alors la subvention serait subordonnée *en fait* à ces résultats à l'exportation *prévus*. Vu que les Communautés européennes ont rejeté la possibilité qu'une exportation "prévue" puisse être une exportation qui est *attendue* par l'autorité accordant la subvention, nous ne voyons pas très bien de quelle autre façon il est possible de démontrer qu'une exportation qui n'a "pas encore eu lieu au moment où la subvention est réputée exister, mais {qui} aura lieu dans le futur" existe au moment de l'octroi d'une subvention. À cet égard, nous observons que dans leurs propres communications, les Communautés européennes disent ce qui suit:

> "En faisant valoir que la condition requise est la "prévision" d'exportations – que l'exportation "prévue" ait "effectivement" (au sens donné à ce terme par les États-Unis) lieu ou non – les États-Unis font valoir que la prescription de subordination qui est au centre de la disposition peut être remplacée par une simple prise en considération – à savoir la prise en considération par le Membre accordant la subvention du fait que des exportations *pourraient* être réalisées dans le futur, **au lieu**

[3053] CE, DCE, paragraphes 235, 237 et 238.

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

de l'imposition par ce Membre d'une prescription selon laquelle le bénéficiaire doit exporter pour obtenir la subvention."[3054]

Ainsi, nous croyons comprendre que les Communautés européennes font valoir qu'il y a subordination *en fait* aux résultats à l'exportation *prévus* lorsque la mesure accordant une subvention *oblige juridiquement* le bénéficiaire à remplir une condition de résultats qui ne peut pas être respectée sans exportations, que ces exportations (ou ces résultats) aient effectivement lieu ou pas. Selon nous, cette interprétation du critère juridique pertinent n'a aucun fondement dans le libellé de l'article 3.1 a) ou de la note de bas de page 4, ni dans la jurisprudence des groupes spéciaux antérieurs et de l'Organe d'appel.

7.634 Dans des procédures de règlement des différends antérieures, il a été jugé que le sens ordinaire du mot "subordonné" était "conditionnel" ou "dépendant, pour exister, de quelque chose d'autre".[3055] De même, l'expression "lié aux" a été interprétée comme signifiant "limiter ou restreindre en ce qui concerne les conditions".[3056] À notre avis, ces sens ne permettent pas de penser que l'existence d'un rapport de subordination entre l'octroi d'une subvention et des exportations prévues peut *uniquement* être démontrée, en fait, lorsque le bénéficiaire d'une subvention est *tenu* de satisfaire à une obligation de résultats qui ne peut pas être respectée sans exportations. En d'autres termes, nous ne voyons rien dans le sens ordinaire du mot "subordonné" qui étaye le point de vue selon lequel le lien requis entre la prévision de résultats à l'exportation et l'octroi de la subvention peut *uniquement* être établi en prouvant l'existence d'une *prescription* imposant d'obtenir ces résultats prévus. À cet égard, il est instructif de rappeler que les subventions, dont il a été constaté dans les affaires *Canada – Aéronefs* et *Australie – Cuir* qu'elles étaient subordonnées *en fait* aux résultats à l'exportation *prévus*, *n'avaient pas* été accordées sur la base d'une prescription selon laquelle des exportations devaient avoir lieu dans le futur.

7.635 Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial a été invité à déterminer si l'"application effective" du programme Partenariat technologique Canada ("PTC") constituait une subvention subordonnée en fait aux résultats à l'exportation. L'"aide de PTC" en cause consistait en la fourniture d'un financement fondé sur les redevances aux constructeurs canadiens d'avions de transport régional pour un certain nombre de projets de "haute technologie". Les modalités de remboursement fondées sur les redevances des contrats de financement présentées au Groupe spécial n'obligeaient les bénéficiaires à rembourser que s'ils réalisaient des ventes. Les contrats *n'obligeaient pas* les bénéficiaires à atteindre un niveau donné de résultats en matière de ventes. Cela dit, même en l'absence de telles obligations légales de résultats, le Groupe spécial a constaté que l'"aide de PTC" constituait une subvention subordonnée *en fait* aux résultats à l'exportation *prévus*. Pour ce faire, il s'est fondé sur 16 considérations découlant des documents et arguments présentés par les parties, dont aucune ne comprenait l'existence (ou non) d'une *prescription ou obligation* imposant d'effectuer des ventes.[3057] De même, dans l'affaire *Australie – Cuir*, le Groupe spécial a été invité à déterminer si trois subventions versées au titre d'un contrat de don à Howe, un fabricant de cuir pour automobiles, étaient subordonnées en fait aux résultats à l'exportation. Au titre du contrat de don, les versements devaient être effectués en trois tranches: le premier versement à la signature du contrat et les versements ultérieurs parce que Howe avait atteint des objectifs en matière de résultats, y compris en faisant "tout ce qui était en son pouvoir (effort maximal)" pour atteindre un objectif en matière de ventes. Ainsi, là aussi, les subventions en cause dans l'affaire *Australie – Cuir* ne comportaient aucune *prescription* imposant d'atteindre des résultats donnés en matière de ventes. Néanmoins, le

[3054] CE, DCE, paragraphe 245 (pas de caractères gras et non souligné dans l'original).
[3055] *Voir* le rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.331; le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 166.
[3056] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 170.
[3057] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphes 9.316 à 9.348.

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

Groupe spécial a constaté, sur la base de tous les faits portés à sa connaissance (dont aucun n'indiquait l'existence d'une *prescription* imposant d'effectuer des ventes), que les dons étaient subordonnés *en fait* aux résultats à l'exportation *prévus*.[3058]

7.636 À notre avis, limiter la portée de la prohibition des subventions subordonnées *en fait* aux exportations *prévues* aux seules subventions dont l'octroi est assujetti à l'existence d'une *obligation de résultats* qui ne peut être respectée qu'au moyen de ventes à l'exportation créerait un potentiel important de contournement. Cela signifierait que dès lors que les Membres n'auraient inscrit aucune obligation légale de résultats dans un contrat accordant une subvention, ils pourraient échapper aux disciplines de la prohibition énoncée à l'article 3.1 a) même s'il pouvait être établi sur la base des faits que l'octroi de la subvention *dépendait* du fait que l'autorité qui accordait la subvention prévoyait qu'il y aurait des résultats à l'exportation – en d'autres termes, lorsque les faits entourant l'octroi de la subvention indiquaient clairement qu'elle avait été octroyée à une entreprise donnée précisément *parce que* l'autorité qui accordait la subvention avait prévu qu'il y aurait des exportations. À titre d'exemple, un programme public de subventions officiellement ouvert à toutes les entreprises pourrait n'accorder de subventions qu'aux demandeurs indiquant dans leur demande qu'il y aura probablement des exportations. Un tel programme ne donnerait pas lieu à un subventionnement subordonné à une prescription en matière de résultats à l'exportation. Toutefois, le fait que les subventions ne seraient accordées qu'aux entités escomptant obtenir des résultats à l'exportation montrerait que les prévisions de résultats à l'exportation étaient en fait une condition de l'octroi de chaque subvention. En vertu de la théorie des Communautés européennes concernant la subordination, un tel programme de subventions échapperait aux disciplines de l'Accord SMC relatives aux subventions prohibées. À notre avis, le texte de l'article 3.1 a) et celui de la note de bas de page 4 n'envisagent pas un tel résultat.

7.637 Par conséquent, nous constatons que l'interprétation que font les Communautés européennes du critère juridique pour déterminer si une subvention est subordonnée *en fait* aux résultats à l'exportation *prévus* conformément à l'article 3.1 a) et à la note de bas de page 4 n'est pas fondée.

7.638 Les États-Unis ont avancé une deuxième interprétation de la théorie des Communautés européennes concernant la subordination, dont ils font valoir qu'elle est "profondément erronée". Les États-Unis expliquent ce qui suit:

> "… la théorie des CE concernant les deux étapes qui interviennent dans l'octroi d'une subvention liée aux exportations prévues crée un critère juridique différent pour la subordination *de jure* aux exportations et la subordination *de facto* aux exportations … Les CE affirment que "s'il existe une subvention subordonnée en droit aux exportations, elle est prohibée, et cela dès le moment de l'octroi initial". Toutefois, suivant le raisonnement des CE, une subvention subordonnée en fait aux résultats à l'exportation – en particulier, une subvention liée aux exportations ou recettes d'exportation prévues – ne serait prohibée que si "l'octroi {était complété}". Il en est ainsi parce qu'il serait impossible de déterminer, sur la seule base de ce que les CE appellent l'"octroi initial", si des conséquences découleront de la réalisation ou non d'exportations; partant, il serait impossible de déterminer si la subvention est, en fait, liée aux exportations qui "seront réalisées".
>
> En revanche, une interprétation de l'expression "exportations prévues" selon son sens ordinaire, dans son contexte, et à la lumière de l'objet et du but de l'Accord SMC, est compatible avec l'existence d'un critère juridique unique pour la subordination *de jure* et *de facto* aux exportations. Suivant cette interprétation, il y a simplement "octroi

[3058] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphes 9.46 à 9.72.

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

> d'une subvention" – et non un octroi initial et conditionnel suivi par une "complétion" de l'octroi, par lequel l'octroi devient inconditionnel. Sur la base de l'octroi de la subvention, il peut être constaté que la subvention est subordonnée, en fait ou en droit, aux résultats à l'exportation. À ce stade, il est possible de déterminer si l'octroi de la subvention est lié aux "exportations prévues" – c'est-à-dire aux exportations qui sont "attendues" – que ce soit en droit ou en fait. Il n'est pas nécessaire d'attendre que les exportations soient ou ne soient pas effectuées par la suite pour déterminer si la subvention est liée en fait aux exportations qui "seront réalisées"."[3059]

7.639 Ainsi, selon les États-Unis, la théorie des Communautés européennes concernant ce qui doit être démontré afin de prouver la subordination en fait aux résultats à l'exportation prévus exigerait qu'ils démontrent que les mesures d'AL/FEM contestées ne donnent lieu à l'octroi d'une subvention qu'une fois que des résultats à l'exportation prévus ont été réalisés. En fait, les États-Unis font valoir que le critère de subordination "si-alors"[3060] des Communautés européennes peut s'entendre d'une subordination dans le sens suivant: *si* les résultats à l'exportation prévus sont réalisés, *alors* une subvention sera accordée. Nous ne sommes pas convaincus que c'est de cette façon que l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4 de l'Accord SMC sont censés s'appliquer.

7.640 Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a estimé que le critère de subordination énoncé dans la note de bas de page 4 exigeait la démonstration de l'existence d'"un rapport de conditionnalité ou de dépendance"[3061] entre l'octroi d'une subvention et les résultats à l'exportation. Une façon de décrire ce critère pourrait consister à dire qu'il s'agit d'un lien "si-alors" entre les résultats à l'exportation (que ce soit les exportations ou les recettes d'exportation effectives ou prévues) et l'octroi d'une subvention. Toutefois, il serait erroné de conclure que cela signifie que le critère de subordination est axé sur un lien entre la *réalisation* de résultats à l'exportation prévus et l'octroi d'une subvention.

7.641 Au nombre des sens du verbe "anticipate" (prévoir) figurent les suivants: "{t}ake into consideration before due time" (prendre en considération avant qu'il ne soit temps), "{o}bserve ... before due time" (observer … avant qu'il ne soit temps), "look forward to" (s'attendre à)[3062], "be aware of (a thing) in advance and act accordingly" (être conscient d'(une chose) à l'avance et agir en conséquence) et "expect, foresee, regard as probable" (attendre, anticiper, considérer comme probable).[3063] À notre avis, tous ces sens semblent indiquer la même chose: "prévoir" des exportations signifie estimer, attendre ou anticiper que des exportations auront lieu dans le futur. Ainsi, dans le contexte spécifique de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, les exportations "prévues" peuvent s'entendre des exportations dont l'autorité qui accorde une subvention estime, attend ou anticipe qu'elles seront effectuées *après* qu'elle aura accordé une subvention. Nous trouvons des éléments à l'appui de cette interprétation dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, dans laquelle l'Organe d'appel a observé ce qui suit:

> "Le sens du terme "prévu" donné dans les dictionnaires est "attendu". L'utilisation de ce terme, cependant, ne transforme *pas* la condition "subordonnées ... en fait" en une condition servant uniquement à déterminer si des exportations sont "attendues" par l'autorité qui accorde la subvention. La question de savoir si des exportations étaient prévues ou "attendues" doit être réglée à la suite d'un examen des éléments de preuve

---

[3059] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 175 du Groupe spécial (notes de bas de page omises).
[3060] CE, DDONC, paragraphe 127.
[3061] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 171.
[3062] *New Shorter Oxford English Dictionary* (Clarendon Press 1993), Vol. I, page 88.
[3063] *Concise Oxford Dictionary*, *Ninth Edition* (Clarendon Press 1995), page 53.

> objectifs. Cet examen est tout à fait distinct de l'examen de la question de savoir si une subvention est "liée aux" exportations effectives ou prévues, *et ne devrait pas être confondu avec* lui. On peut fort bien accorder une subvention en sachant, ou en prévoyant, que des exportations en résulteront. Mais cela n'est pas suffisant en soi, parce que ce n'est pas la preuve que l'octroi de la subvention est *lié à* la prévision d'exportations."[3064]

7.642 À notre avis, ce passage confirme que le rapport de "conditionnalité ou de dépendance" qui doit être établi n'est pas un rapport entre l'octroi d'une subvention et *la réalisation de* résultats à l'exportation prévus, mais plutôt un rapport de "conditionnalité ou de dépendance" entre l'octroi d'une subvention et ces attentes elles-mêmes. À cet égard, nous notons que les subventions dont il a été constaté qu'elles étaient subordonnées en fait aux résultats à l'exportation dans les affaires *Canada – Aéronefs* et *Australie – Cuir* n'avaient pas été accordées en *conséquence* de la réalisation effective d'exportations prévues. Dans ces deux affaires, les subventions dont il a été constaté qu'elles étaient prohibées en vertu de l'article 3.1 a) existaient avant que tout résultat à l'exportation *effectif* ait été obtenu.[3065] Ainsi, contrairement à ce qui est suggéré par la qualification que font les États-Unis de l'argument juridique des Communautés européennes, il n'est pas nécessaire de démontrer que les exportations ou recettes d'exportation attendues se sont *effectivement matérialisées* pour établir l'existence d'un rapport de subordination en fait entre l'octroi d'une subvention et les résultats à l'exportation *prévus*. Ce qu'il faut démontrer à cette fin, c'est que l'octroi de la subvention est "conditionné" par les *attentes* de l'autorité qui accorde la subvention concernant les résultats à l'exportation, ou qu'il est "dépendant" de celles-ci. Par conséquent, rien dans le libellé de la note de

---

[3064] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 172 (note de bas de page omise, italique dans l'original).

[3065] Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial a déterminé que l'"aide" fournie au titre du programme Partenariat Technologique Canada ("PTC") constituait un subventionnement subordonné en fait aux résultats à l'exportation prévus après avoir examiné si "les éléments de preuve factuels fournis … démontr{aient} que, si l'on ne s'était pas attendu à ce que des ventes à l'exportation (c'est-à-dire des "exportations" ou des "recettes d'exportation") "résultent" de cette subvention, celle-ci n'aurait pas été accordée". Le Groupe spécial a rejeté l'argument du Canada selon lequel il n'existait aucune subordination aux exportations parce que l'aide de PTC n'était "pas octroyée{} à la condition que des exportations aient lieu" en disant ce qui suit: "Cet argument est peut-être pertinent pour déterminer si une subvention n'aurait pas été accordée en l'absence d'exportations ou de recettes d'exportation effectives, mais nous le trouvons insuffisant pour réfuter la présomption qu'une subvention n'aurait pas été accordée en l'absence d'exportations ou de recettes d'exportation prévues". Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphes 9.339 et 9.343, respectivement (souligné dans l'original).

Dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II*, la constatation du Groupe spécial concernait trois versements à titre de don prévus par un contrat conclu entre les pouvoirs publics australiens et Howe. Le premier versement a été effectué au moment où le contrat a été conclu (c'est-à-dire avant toute exportation effective). Les deux autres versements devaient être effectués ultérieurement à la condition que Howe ait fait un "effort maximal" pour atteindre des objectifs spécifiques de résultats en matière de ventes. L'Australie a admis que chacun des versements prévus par le contrat était une subvention et le Groupe spécial a constaté que l'octroi de chaque subvention avait été subordonné en fait aux résultats à l'exportation prévus. Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphes 9.45 et 9.71. Lorsqu'il a tiré cette conclusion, le Groupe spécial a indiqué qu'il était "clair … que la poursuite des exportations, c'est-à-dire l'exportation prévue, était une condition importante de la fourniture" des subventions. De plus, il a fait observer que

"{a}u moment où le contrat a été conclu, le gouvernement australien avait connaissance de {la nécessité que Howe poursuive et probablement accroisse les exportations}, et prévoyait donc que Howe poursuivrait et éventuellement augmenterait ses exportations. À notre avis, ces faits transforment effectivement les objectifs de résultats en matière de ventes en objectifs de résultats en matière d'exportations. Nous considérons donc que les résultats à l'exportation prévus de Howe étaient l'une des conditions de l'octroi des subventions."

Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphes 9.66 et 9.67.

bas de page 4 ne peut étayer la théorie juridique qui, de l'avis des États-Unis, est défendue par les Communautés européennes.

7.643 Les Communautés européennes soutiennent qu'une interprétation de la note de bas de page 4 qui conduirait à constater qu'une prévision d'exportations peut être établie sur la base du seul fait que "le Membre qui accorde la subvention estime que des exportations *pourraient* avoir lieu dans le futur"[3066] "transformeraient effectivement une prohibition fondée sur la subordination en une prohibition fondée sur une espèce de critère reposant sur la "motivation" ou les "effets"".[3067] Selon les Communautés européennes, les négociateurs du Cycle d'Uruguay ont rejeté les "tentatives des États-Unis ... d'obtenir une prohibition des subventions ayant des *effets* sur les exportations" dans la Partie II de l'Accord SMC, en décidant plutôt de régir les effets défavorables des subventions pour les intérêts des Membres, "en particulier du fait des exportations", dans le cadre de la Partie III de l'Accord SMC.[3068] En outre, les Communautés européennes estiment que selon une telle interprétation "des constatations de l'existence d'une prohibition seraient plus probables dans le cas des marchés mondiaux, des petites économies ou des économies tributaires des exportations, parce que les exportations pèseraient plus lourd dans l'ensemble des considérations potentielles".[3069]

7.644 Nous ne sommes pas d'accord. À notre avis, les Communautés européennes confondent la question du sens de la subordination avec celle de ce à quoi la subvention est subordonnée. En concluant que la référence aux "exportations ou recettes d'exportation prévues" dans la note de bas de page 4 vise à prendre en considération que des exportations auront lieu avant qu'elles n'aient effectivement lieu ou à envisager que des exportations pourront avoir lieu dans le futur, nous ne disons pas que la *subordination* requise entre l'octroi d'une subvention et les exportations ou recettes d'exportation prévues peut être établie en démontrant simplement que l'autorité qui accorde la subvention prévoyait des résultats à l'exportation. Nous disons plutôt que la subordination requise peut être établie dans les cas où la subvention a été accordée *parce que* l'autorité qui accorde la subvention prévoyait des résultats à l'exportation. Comme l'Organe d'appel l'a noté dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, le sens de l'expression "exportations prévues" "ne transforme *pas* la condition "subordonnées ... en fait" en une condition servant uniquement à déterminer si des exportations sont "attendues" par l'autorité qui accorde la subvention".[3070] Il est clair pour nous, comme ce l'était pour l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, que pour établir si l'autorité qui accorde la subvention prévoit des résultats à l'exportation, ou s'il existe un rapport de "conditionnalité" ou de "dépendance" entre l'octroi d'une subvention et une telle prévision, il faut mener deux enquêtes distinctes. Nous ne pensons pas que les États-Unis font valoir autre chose. D'ailleurs, les États-Unis ont indiqué expressément qu'ils "ne font pas valoir que c'est seulement en raison des attentes des pouvoirs publics en matière d'exportations ou de recettes à l'exportation que l'octroi de {l'AL/FEM} est subordonné aux résultats à l'exportation".[3071]

7.645 Enfin, un autre aspect de l'argument juridique des Communautés européennes que nous ne trouvons pas convaincant est l'idée selon laquelle la *subvention* octroyée dans le cadre des contrats d'AL/FEM contestés est la différence entre le taux d'intérêt appliqué au titre de chaque contrat et le taux d'intérêt qui serait demandé par un prêteur commercial offrant un financement à des modalités et conditions identiques ou semblables.[3072] Les Communautés européennes se fondent sur cet argument

[3066] CE, DCE, paragraphe 245; CE, DDONC, paragraphe 127.
[3067] CE, DDONC, paragraphe 129.
[3068] CE, DCE, paragraphe 245.
[3069] CE, DDONC, paragraphe 129.
[3070] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 172 (note de bas de page omise, italique dans l'original).
[3071] États-Unis, DCE, paragraphes 135 et 211 à 214.
[3072] CE, PCE, paragraphe 634.

pour alléguer que les États-Unis ne peuvent pas "démontrer que la conséquence des exportations prévues" est l'octroi d'une "subvention" (par opposition à la mesure elle-même ou le montant principal du prêt).[3073] Selon les Communautés européennes, les États-Unis ne peuvent pas établir le bien-fondé de leur allégation parce que la conséquence de résultats à l'exportation prévus est le *remboursement* des contributions financières, ce qui ne constitue pas l'octroi d'une subvention, mais plutôt une "subvention négative".[3074]

7.646 Nous rappelons qu'aux termes de l'article 1.1 de l'Accord SMC, une "subvention" est une contribution financière qui confère un avantage.[3075] Une "subvention" est donc constituée *à la fois* d'une contribution financière *et* d'un avantage. Dans la première section de notre rapport, nous avons conclu que les États-Unis avaient démontré que chacune des mesures d'AL/FEM contestées constituait une subvention au sens de l'article 1.1.[3076] En d'autres termes, nous avons déjà constaté qu'en concluant des accords d'AL/FEM avec Airbus, les gouvernements des États membres des CE avaient octroyé une subvention à Airbus. Aux fins de l'article 3.1 a), l'"octroi d'une subvention" désigne donc l'octroi d'une AL/FEM par les gouvernements des États membres des CE et non le moment où, conformément aux contrats d'AL/FEM, Airbus est tenue de rembourser les prêts.

7.647 Par conséquent, dans la mesure où elle repose sur une conception de la subordination et des résultats à l'exportation prévus, et une notion de ce que signifie l'octroi d'une subvention (dans le contexte d'un prêt), qui n'est pas envisagée dans le texte de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4, l'interprétation que font les Communautés européennes du critère juridique pour déterminer si une subvention est subordonnée en fait aux résultats à l'exportation prévus n'est pas fondée.

7.648 Interprété correctement, le critère juridique énoncé dans la note de bas de page 4 indique qu'il peut être constaté qu'une subvention est subordonnée *en fait* aux résultats à l'exportation *prévus*, et donc prohibée en vertu de l'article 3.1 a), lorsqu'il existe des éléments de preuve qui démontrent l'existence de trois éléments distincts: i) l'octroi d'une subvention; ii) qui est lié aux; iii) exportations ou recettes d'exportation prévues. Au cœur de ce critère juridique figure le deuxième élément, qui traduit la notion de subordination énoncée à l'article 3.1 a).[3077] Le sens du terme "subordonné" figurant à l'article 3.1 a) est "conditionnel" ou "dépendant, pour exister, de".[3078] Par conséquent, pour qu'une subvention constitue une subvention à l'exportation prohibée, son octroi doit être *conditionné* par les résultats à l'exportation effectifs ou prévus ou *dépendre de* ces résultats; ou, comme nous l'avons dit ci-dessus, une subvention doit être accordée *à cause* des résultats à l'exportation effectifs ou prévus. 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".[3079] Toutefois, il est clair que la simple prévision de résultats à l'exportation de la part de l'autorité qui accorde la subvention – en d'autres termes, le fait d'attendre ou d'estimer que des exportations ou recettes d'exportation auront lieu dans le futur – n'est pas suffisante pour démontrer que l'octroi d'une subvention a été *subordonné* aux résultats à l'exportation prévus. De même, le libellé de la dernière phrase de la note de bas de page 4 indique que le simple fait qu'une entreprise exporte ne peut être utilisé, isolément, pour établir la subordination requise. Cela dit, le fait qu'une société a une vocation exportatrice "peut être pris{} en compte comme *un* fait pertinent, à condition

[3073] CE, PCE, paragraphe 634.
[3074] CE, PCE, paragraphe 579; CE, PCE, paragraphes 589 et 594 à 604.
[3075] *Voir* les paragraphes 7.301 et 7.365.
[3076] *Voir* les paragraphes 7.482 à 7.490.
[3077] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 171.
[3078] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 166.
[3079] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends* ("*États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*"), WT/DS108/AB/RW, adopté le 29 janvier 2002, paragraphe 111.

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.[3080] Enfin, nous faisons observer qu'afin d'établir qu'il y a subordination *en fait*, chacun des trois éléments identifiés ci-dessus doit être "*déduit* {séparément} de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention dont aucun ne sera probablement à lui seul déterminant dans un cas donné".[3081]

7.649 En ayant ce critère juridique présent à l'esprit, nous passons maintenant à l'examen des affirmations factuelles des États-Unis concernant chacun des contrats d'AL/FEM contestés en procédant mesure par mesure.

"Octroi d'une subvention"

7.650 Nous avons déjà constaté qu'en concluant chacun des accords d'AL/FEM contestés avec Airbus, les gouvernements des États membres des CE ont octroyé une subvention à Airbus. Les États-Unis ont donc établi le premier des trois éléments dont ils doivent démontrer l'existence afin d'établir le bien-fondé de leur allégation au titre de l'article 3.1 a). À cette fin, les États-Unis doivent aussi démontrer que l'octroi d'une AL/FEM par chacun des gouvernements des États membres des CE concernés (c'est-à-dire l'"octroi d'une subvention") était subordonné en fait aux exportations ou recettes d'exportation prévues.

Question de savoir si les gouvernements des États membres des CE "prévoyaient des exportations ou recettes d'exportation"

A380

7.651 Les États-Unis font valoir que les éléments de preuve entourant les décisions des gouvernements des États membres des CE d'octroyer une AL/FEM pour l'A380 démontrent non seulement que les gouvernements prévoyaient ou escomptaient que le projet entraînerait des exportations ou des recettes d'exportation, mais aussi qu'ils savaient qu'Airbus développait l'A380 essentiellement pour le marché d'exportation et que les ventes à l'exportation seraient indispensables au succès du projet.[3082] Les éléments de preuve invoqués par les États-Unis pour étayer leurs affirmations[3083], et les réponses des Communautés européennes y afférentes[3084], sont présentés ci-dessous:

- Les États-Unis font valoir qu'en 1999 et 2000, au moment où ils affirment que les pouvoirs publics liés à Airbus parlaient d'AL/FEM pour l'A380 avec Airbus, Airbus déclarait publiquement dans ses prévisions concernant le marché mondial qu'elle développait l'A380 essentiellement pour le marché d'exportation en affirmant, par exemple, que la part de la région Asie Pacifique dans les commandes s'élèverait à 55 pour cent (en 1999) et à 57 pour cent (en 2000) des commandes, tandis que celle de l'"Europe" s'élèverait à 23 pour cent (en 1999) et à 20 pour cent (en 2000).[3085] Les

[3080] 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* ("*Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)*"), WT/DS70/AB/RW, adopté le 4 août 2000, paragraphes 48 et 51.

[3081] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.

[3082] États-Unis, PCE, paragraphe 345.

[3083] États-Unis, PCE, paragraphes 345 à 351; États-Unis, Appendice RCES de États-Unis, PCE (ci-après "États-Unis, PCE, Appendice RCES"), paragraphes 29 à 32 et 34 à 36; États-Unis, DCE, paragraphes 137 à 140; États-Unis, réponses aux questions n° 10 et 144 du Groupe spécial.

[3084] CE, PCE, paragraphes 615 à 629; CE, DCE, paragraphes 298 et 299 et 308 à 313; Communautés européennes, Appendice RCES de CE, DCE ("CE, DCE, Appendice RCES"), paragraphes 35 à 44.

[3085] Pièces US-356 et US-358.

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

États-Unis considèrent que c'est essentiellement le même message qui a été communiqué dans l'édition du troisième trimestre de 1999 de la note d'information d'Airbus concernant l'A3XX, dans laquelle 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 75 pour cent des aéronefs".[3086] En outre, les États-Unis font observer qu'Airbus a répété les affirmations faites dans les prévisions de 1999 concernant le marché mondial dans **[***]**, en notant, en particulier, que **[***]**.[3087] Enfin, les États-Unis relèvent "d'autres renseignements pertinents" dans l'"appréciation critique du projet" réalisée par les pouvoirs publics français.[3088] Les Communautés européennes font valoir que les prévisions concernant le marché mondial sont "simplement des prévisions analytiques concernant le marché mondial, établies régulièrement dans le cadre des activités commerciales normales de la société et pour des raisons qui n'ont absolument rien à voir avec la question dont il s'agit ici". En outre, les Communautés européennes soulignent que les prévisions concernant le marché mondial font référence à l'"Europe" (un marché plus large que les "CE"). Selon les Communautés européennes, il est impossible de déduire des prévisions concernant le marché mondial que les modalités des contrats d'AL/FEM concernant l'A380 diffèrent selon les régions géographiques. Les Communautés européennes expliquent que les mêmes observations s'appliquent à l'emploi que font les États-Unis de l'édition du troisième trimestre de 1999 de la note d'information d'Airbus concernant l'A3XX. Enfin, les Communautés européennes font observer que les prévisions de 2000 concernant le marché mondial sont postérieures à la conclusion du contrat britannique d'AL/FEM concernant l'A380.[3089]

- Les États-Unis font valoir que les dispositions relatives au remboursement énoncées dans les quatre contrats d'AL/FEM prévoient un niveau des ventes d'A380 qui dépasse de beaucoup les 247 ventes d'Airbus prévues pour l'Europe entre 2000 et 2019 dans les prévisions de 2000 concernant le marché mondial des aéronefs de plus de 400 sièges. Ainsi, les États-Unis notent qu'une annexe au contrat allemand concernant l'A380 fait référence à des livraisons prévues de **[***]** A380 en 20 ans[3090]; et le contrat espagnol concernant l'A380 indique qu'il est escompté qu'il y aura des livraisons de **[***]** versions passagers de l'A380 et de **[***]** versions fret.[3091] Les États-Unis relèvent aussi **[***]** énoncés dans les "appréciations des projets" réalisées par la France et le Royaume-Uni concernant l'A380, ainsi que l'analyse de rentabilité d'Airbus pour l'A380.[3092] En outre, les États-Unis notent aussi que les contrats d'AL/FEM de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et du Royaume-Uni prescrivaient à Airbus d'effectuer un remboursement intégral sur, respectivement

[3086] Pièce US-359.

[3087] Pièce US-357 (RCC). Les États-Unis notent que les Communautés européennes n'ont pas fourni de copies de la demande d'AL/FEM pour l'A380 présentée par les autres sociétés Airbus. Nous observons toutefois que les questions posées par le facilitateur au cours du processus prévu à l'Annexe V ne demandaient pas spécifiquement aux Communautés européennes de fournir des copies des demandes d'AL/FEM pour l'A380.

[3088] États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 34 et 36.

[3089] CE, PCE, paragraphes 617 à 619.

[3090] Pièce US-357 (RCC).

[3091] Contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A380, "Septimo", pièce US-73 (RCC).

[3092] Appréciation par la France du projet de l'A380, DS316-EC-HSBI-00011434, pages 9 et 10; appréciation par le Royaume-Uni du projet relatif à l'A380; DS316-EC-HSBI-0001211, pages 35 et 36, examinées dans États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 29 à 32. Analyse de rentabilité de l'A380 d'Airbus, DS316-EC-HSBI-0001261.

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

[***], **[***]**, **[***]** et **[***]**[3093] ventes d'A380.[3094] Les Communautés européennes font valoir que les dispositions relatives au remboursement sont neutres quant à l'origine, la société étant libre de rembourser sur le produit de toutes ventes, quelle que soit la destination, ou à partir d'autres sources, et même avant la livraison. En outre, les Communautés européennes font valoir qu'aucune disposition des contrats d'AL/FEM ne fait obligation d'obtenir des résultats en matière de ventes.[3095] En réponse à l'emploi que font les États-Unis des "appréciations critiques des projets", les Communautés européennes soulignent que le jugement de chacun des pouvoirs publics concernant les perspectives commerciales d'un investissement donné est exactement le genre de discipline commerciale que l'Accord SMC vise à encourager.[3096]

- Selon les États-Unis, les gouvernements des États membres des CE "ont spécifiquement fait état du caractère mondial du projet de l'A380 et des ventes à l'exportation d'Airbus" dans divers documents.[3097] En particulier, les États-Unis font référence: i) au libellé du contrat espagnol révélant le **[***]**[3098]; ii) à un communiqué de presse du DTI indiquant qu'"{e}n 25 ans, la part d'Airbus dans le marché de la production d'aéronefs civils a atteint 55 pour cent et Airbus contribue à la balance commerciale du Royaume-Uni à hauteur de 1 milliard de livres"[3099]; et iii) à la déclaration qu'aurait faite le Premier Ministre, M. Blair, à la cérémonie d'inauguration du premier A380 au public: "{l}es gains en matière d'exportations s'élèveront à des milliards de livres".[3100] Les Communautés européennes font valoir que les sources médiatiques citées par les États-Unis sont peu fiables (les Communautés européennes n'admettent l'exactitude d'aucun des communiqués de presse invoqués par les États-Unis). Les Communautés européennes soulignent que les informations font uniquement état de certains composants (ailes) qui seraient destinés à d'autres parties des Communautés européennes, c'est-à-dire qu'ils ne seraient pas exportés à l'extérieur des Communautés européennes, et la déclaration du Premier Ministre Blair est postérieure aux contrats. En ce qui concerne les autres documents présentés comme éléments de preuve par les États-Unis, les Communautés européennes font valoir qu'il est impossible de déduire des deux communiqués de presse que les modalités des contrats d'AL/FEM concernant l'A380 diffèrent selon qu'il s'agit des Communautés européennes ou du reste du monde.[3101]

- Les États-Unis font observer que lorsque Airbus cherchait à obtenir une AL/FEM, "elle a mis en avant les recettes d'exportation potentielles et a souligné l'importance des ventes à l'exportation pour le succès du projet".[3102] À l'appui de cette observation,

[3093] En fait, les pouvoirs publics britanniques ont demandé le remboursement intégral du principal et des intérêts du prêt au titre du contrat d'AL/FEM concernant l'A380 sur **[***]** ventes. Un versement additionnel **[***]** était requis pour les ventes entre **[***]** et **[***]**, **[***]** devant être acquitté pour les ventes au-delà de **[***]**. CE, PCE, paragraphes 432 à 439.
[3094] États-Unis, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial.
[3095] CE, PCE, paragraphes 616, 620 et 621.
[3096] CE, DCE, Appendice RCES, paragraphe 36.
[3097] États-Unis, PCE, paragraphe 348.
[3098] Contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A380, "Sexto", pièce US-73 (RCC).
[3099] Pièce US-360.
[3100] Pièce US-361.
[3101] CE, PCE, paragraphes 622 et 623.
[3102] États-Unis, PCE, paragraphe 349.

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

les États-Unis affirment que **[***]**[3103]; qu'il a été indiqué que le Premier Vice-Président chargé de la commercialisation d'Airbus, M, John Leahy, a déclaré en février 2000: "{e}nviron la moitié de la demande d'A3XX viendra d'Asie. ... Je suis certain que nous ne procéderions pas à un lancement si certaines compagnies aériennes asiatiques importantes n'étaient pas intéressées"[3104]; et qu'un article paru en mars 2000 dans *The Economist* rapportait l'opinion de M. Leahy, selon laquelle l'Asie compterait pour environ la moitié des ventes d'A380, en indiquant qu'il espérait "remporter des commandes de lancement de deux transporteurs asiatiques, une compagnie aérienne européenne ou du Moyen-Orient et une compagnie américaine … encouragés par les réponses de Singapore Airlines, Cathay Pacific, Malaysia Air Lines et Emirates".[3105] Les Communautés européennes font valoir que la déclaration précitée est peu fiable (les Communautés européennes n'admettent l'exactitude d'aucun des communiqués de presse invoqués par les États-Unis) et qu'il est impossible d'en déduire que les modalités des contrats d'AL/FEM diffèrent selon qu'il s'agit des Communautés européennes ou du reste du monde.[3106]

- Les États-Unis soutiennent que l'A380 est un projet axé sur l'exportation et qu'Airbus elle-même est une "société très axée sur l'exportation", car plus de 84 pour cent des ventes totales effectuées entre 1992 et 2005 ont été des ventes à l'exportation.[3107] À l'appui de leur affirmation, les États-Unis présentent un tableau établi à partir de renseignements provenant de la base de données CASE d'Airclaims indiquant qu'entre 1992 et 2005, une moyenne de 84 pour cent des ventes totales d'aéronefs de toutes tailles d'Airbus ont été des ventes à l'exportation.[3108] En outre, les États-Unis font référence aux prévisions de 2000 d'Airbus concernant le marché mondial, en affirmant qu'elles indiquaient ce qui suit: "{l}a plus grande part (35 pour cent) des livraisons iront à des compagnies aériennes d'Amérique du Nord. La part des compagnies aériennes européennes sera de 30 pour cent et celle des compagnies aériennes d'Asie-Pacifique (y compris la RPC) de 24 pour cent, ce qui ne laissera que 11 pour cent pour les compagnies aériennes d'Amérique latine, d'Afrique et du Moyen-Orient".[3109] Les États-Unis attirent aussi l'attention sur un mémorandum établi par le External Advisory Group for Aeronautics qui indique que l'industrie aéronautique européenne "emploie une énorme main-d'œuvre et, grâce aux exportations, contribue grandement à la capacité de l'Europe de financer d'autres changements et d'améliorer la qualité de vie de ses citoyens".[3110] Les Communautés européennes font valoir que même les États-Unis reconnaissent que la vocation exportatrice est insuffisante pour démontrer l'existence d'une subordination. En outre, s'agissant du mémorandum, les Communautés européennes font observer qu'il est postérieur au contrat britannique concernant l'A380 et que les États-Unis n'ont pas démontré comment son contenu pouvait être attribué aux Communautés européennes. Et, enfin, les Communautés européennes estiment qu'il est impossible de déduire des

[3103] Pièce US-357 (RCC). En citant cette pièce, les États-Unis rappellent que les Communautés européennes n'ont pas fourni de copies d'autres demandes d'AL/FEM pour l'A380. Nous observons toutefois que les questions posées par le facilitateur au cours du processus prévu à l'Annexe V ne demandaient pas spécifiquement aux Communautés européennes de fournir des copies des demandes d'AL/FEM pour l'A380.
[3104] Pièce US-362.
[3105] Pièce US-363.
[3106] CE, PCE, paragraphe 625.
[3107] États-Unis, PCE, paragraphe 350.
[3108] Base de données CASE d'Airclaims.
[3109] Pièce US-358.
[3110] Pièce US-364.

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

documents présentés par les États-Unis que les modalités des contrats d'AL/FEM diffèrent selon qu'il s'agit des Communautés européennes ou du reste du monde.[3111]

7.652 Ayant soigneusement examiné les éléments de preuve et les arguments connexes présentés par les parties en ce qui concerne chacune des mesures d'AL/FEM contestées, il ne fait pour nous aucun doute qu'au moment où Airbus et les gouvernements des États membres des CE ont conclu les contrats d'AL/FEM concernant l'A380, ces derniers étaient pleinement conscients qu'Airbus était une société mondiale opérant sur un marché mondial et que le projet de l'A380 entraînerait la vente par Airbus d'une grande partie voire de l'essentiel de sa production sur les marchés d'exportation. Cela ressort très clairement des prévisions commerciales à la disposition du public citées par les États-Unis[3112], de la note d'information d'Airbus concernant l'A3XX, de l'analyse de rentabilité concernant l'A380, des "appréciations critiques des projets" réalisées par les pouvoirs publics français et britanniques, de la demande d'AL/FEM de Deutsche Airbus pour l'A380, des attentes en matière de ventes décrites dans les contrats allemand et espagnol concernant concernant l'A380, du libellé du contrat espagnol révélant le **[***]** et des calendriers de remboursement des contrats eux-mêmes, qui envisageaient clairement que le remboursement serait effectué sur un certain nombre de ventes qui dépassaient les prévisions commerciales d'Airbus pour l'"Europe" sur une période comparable. Les données d'Airclaims montrant que la grande majorité des ventes d'Airbus entre 1992 et 2005 ont été effectuées sur des marchés d'exportation sont un autre élément étayant notre conclusion.

7.653 L'un des principaux arguments des Communautés européennes en réponse aux éléments de preuve présentés par les États-Unis consiste à dire que les contrats d'AL/FEM concernant l'A380 contestés ne faisaient pas obligation à Airbus de réaliser des ventes à l'exportation, ou des ventes tout court. De plus, les Communautés européennes ont fait valoir à plusieurs reprises qu'il était impossible de déduire des éléments de preuve que les modalités des mesures d'AL/FEM différaient d'une quelconque façon selon que les ventes étaient destinées aux Communautés européennes ou ailleurs. Nous ne pensons pas que cette argumentation soit directement liée à la question de savoir si les gouvernements des États membres des CE "prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation", mais plutôt à celle de savoir si la subvention accordée au titre de ces contrats était *subordonnée* à cette prévision.

7.654 Par conséquent, même en admettant que les prévisions de 2000 concernant le marché mondial aient été postérieures à la conclusion du contrat britannique concernant l'A380, et même à supposer, pour les besoins de l'argumentation, que les informations parues dans la presse et les articles publiés par les médias, invoqués par les États-Unis, aient une valeur probante relativement faible parce que les Communautés européennes n'admettent pas leur exactitude, nous concluons néanmoins que les éléments de preuve présentés par les États-Unis établissent clairement qu'au moment où chacun des contrats d'AL/FEM concernant l'A380 a été conclu, chacun des gouvernements des États membres des CE "prévoyait des exportations ou des recettes d'exportation", au sens de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, en ce sens qu'il escomptait ou estimait que le développement de l'A380 entraînerait des exportations ou des recettes d'exportation.

[3111] CE, PCE, paragraphes 626 à 629.

[3112] Même si les Communautés européennes font observer que les prévisions de 2000 concernant le marché mondial sont postérieures à la conclusion du contrat britannique concernant l'A380, nous notons que les contrats français, allemand et espagnol concernant l'A380 ont été conclus, respectivement, en 2002, 2002 et 2001. En outre, nous rappelons que les États-Unis se fondent aussi sur des prévisions commerciales figurant dans les prévisions de 1999 concernant le marché mondial, qui étaient semblables à celles qui figuraient dans les prévisions de 2000 concernant le marché mondial, et que les prévisions de 1999 ont été publiées avant que le Royaume-Uni ne conclue le contrat d'AL/FEM concernant l'A380 avec Airbus.

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

A340-500/600

7.655 Comme pour l'A380, les États-Unis font valoir que les éléments de preuve entourant les décisions des pouvoirs publics français et espagnols d'octroyer une AL/FEM pour l'A340-500/600 démontrent que les pouvoirs publics prévoyaient ou escomptaient que le projet entraînerait des exportations ou des recettes d'exportation.[3113] Les éléments de preuve invoqués par les États-Unis pour étayer leurs affirmations[3114], et les réponses des Communautés européennes y afférentes[3115], sont présentés ci-dessous:

- Les États-Unis affirment que le contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A340-500/600 **[***]**.[3116] De même, les États-Unis font valoir que l'"appréciation critique du projet" réalisée par les pouvoirs publics français renfermait d'autres renseignements pertinents concernant, par exemple, les prévisions de ventes et les listes de clients.[3117]

- Selon les États-Unis, en 1997-1998, Airbus prévoyait que la grande majorité de ses ventes d'aéronefs de tous types au cours des 20 années suivantes seraient destinées à l'exportation. À l'appui de cette affirmation, les États-Unis attirent l'attention sur les prévisions de 1997 et de 1998 concernant le marché mondial, qui prévoyaient, respectivement, que les compagnies aériennes européennes absorberaient 25 à 29 pour cent de ses commandes totales durant la période allant de 1997 à 2016, et 25 à 28 pour cent de ses commandes totales durant la période allant de 1997 à 2017.[3118]

- Les États-Unis notent qu'à la date à laquelle les contrats d'AL/FEM concernant l'A340-500/600 ont été signés, presque la moitié des commandes fermes qu'Airbus avait déjà reçues étaient des ventes à l'exportation: Virgin Atlantic, Lufthansa et Swissair avaient commandé un total de 29 A340-500/600; et Air Canada, Emirates, ILFC (établie aux États-Unis) et Egyptair avaient commandé un total de 23 aéronefs.[3119] Les États-Unis attirent l'attention sur d'autres renseignements pertinents figurant dans l'"appréciation critique du projet" réalisée par les pouvoirs publics français.[3120]

- Les États-Unis font aussi référence à une décision ces CE en matière d'aide publique portant sur l'AL/FEM des pouvoirs publics français pour l'A340-500/600, en faisant valoir que cette décision notait que les pouvoirs publics français escomptaient que le développement de l'aéronef permettrait à Airbus de participer à la concurrence pour les ventes dans le monde entier. En particulier, les États-Unis citent le passage ci-après de cette décision: "au niveau mondial, le seul concurrent du programme A340-500/600 sera Boeing. L'A340-500/600 peut ainsi entrer en concurrence avec

[3113] États-Unis, PCE, paragraphe 363.
[3114] États-Unis, PCE, paragraphes 363 à 371; États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 46 et 48; États-Unis, DCE, paragraphes 137 à 140; États-Unis, réponses aux questions n° 10 et 144 du Groupe spécial.
[3115] CE, PCE, paragraphes 674 à 677; CE, DCE, paragraphes 314 à 316 et 318 à 320.
[3116] Contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A340-500/600, page 2, pièce US-37 (RCC).
[3117] États-Unis, PCE, paragraphe 365, faisant référence à la pièce DS316-EC-HSBI-0001143; États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphe 46.
[3118] Pièces US-366 et US-367.
[3119] États-Unis, PCE, paragraphe 367, faisant référence à la pièce US-368, qui renferme des données provenant de la base de données d'Airclaims.
[3120] États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphe 48.

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

les Boeing 747-400 et 777-300. L'A340-500 peut entrer en concurrence avec le Boeing 777-200GW".[3121]

- Enfin, les États-Unis font de nouveau valoir qu'Airbus est une société à vocation exportatrice, en notant que le tableau des commandes établi à partir de la base de données d'Airclaims montre que sur la période allant de 1992 à 1997 (c'est-à-dire la période précédant les décisions française et espagnole d'octroyer une AL/FEM pour l'A340-500/600) 86 pour cent des ventes totales d'aéronefs d'Airbus ont été des ventes à l'exportation.[3122]

- Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont fourni aucun élément de preuve pour démontrer que le nombre de livraisons d'A340-500/600 nécessaires pour rembourser intégralement le principal et les intérêts dépasse les projections de la demande de l'aéronef dans les Communautés européennes. Selon les Communautés européennes, les États-Unis n'ont pas présenté le moindre élément de preuve concernant la demande potentielle de cet aéronef dans les Communautés européennes. Les Communautés européennes estiment que, pour cette seule raison, les allégations des États-Unis concernant l'A340-500/600 doivent être rejetées.[3123]

7.656 Ayant soigneusement examiné les éléments de preuve et les arguments connexes présentés par les parties en ce qui concerne les deux mesures d'AL/FEM contestées, il ne fait pour nous aucun doute qu'au moment où Airbus et les pouvoirs publics français et espagnols ont conclu les contrats d'AL/FEM concernant l'A340-500/600, ces derniers étaient pleinement conscients qu'Airbus était une société mondiale opérant sur un marché mondial et que le projet de l'A340-500/600 entraînerait la vente par Airbus d'une grande partie voire de l'essentiel de sa production sur les marchés d'exportation. Cela ressort très clairement du contrat espagnol d'AL/FEM, lequel, comme les États-Unis l'ont noté, **[***]**; et de renseignements figurant dans l'"appréciation critique du projet" réalisée par les pouvoirs publics français auxquels les États-Unis font référence et qu'ils examinent dans l'Appendice RCES de leur première communication écrite. Les prévisions commerciales pour l'"Europe" (comparées à d'autres régions) qui figurent dans les prévisions de 1997 et de 1998 concernant le marché mondial et les données d'Airclaims montrant que la grande majorité des ventes d'Airbus entre 1992 et 1997 ont été effectuées sur des marchés d'exportation sont d'autres éléments étayant notre conclusion.

7.657 Les Communautés européennes estiment que les États-Unis n'ont pas établi l'existence d'"exportations ou de recettes d'exportation prévues" parce qu'ils n'ont pas présenté de données démontrant que le nombre de livraisons nécessaires pour rembourser intégralement le principal et les intérêts des prêts au titre de l'AL/FEM dépassait les projections de la demande dans les Communautés européennes pour l'A340-500/600. Même si les États-Unis n'ont pas expressément présenté ces renseignements, à notre avis, les éléments de preuve mentionnés dans le paragraphe précédent démontrent clairement qu'au moment où chacun des contrats d'AL/FEM concernant l'A340-500/600 a été conclu, chacun des gouvernements des États membres des CE "prévoyait des exportations ou des recettes d'exportation", au sens de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, en ce sens qu'il escomptait ou estimait que le développement de l'A340-500/600 entraînerait des exportations ou des recettes d'exportation.

[3121] États-Unis, PCE, paragraphe 368, citant la pièce US-3.
[3122] États-Unis, PCE, paragraphe 369, faisant référence à des renseignements provenant de la base de données CASE d'Airclaims.
[3123] CE, PCE, paragraphe 675.

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

A330-200

7.658 Ici aussi, Les États-Unis font valoir que les éléments de preuve entourant la décision des pouvoirs publics français d'octroyer une AL/FEM pour l'A330-200 démontrent qu'ils prévoyaient ou escomptaient que le projet entraînerait des exportations ou des recettes d'exportation.[3124] Les éléments de preuve invoqués par les États-Unis pour étayer leurs affirmations[3125], et les réponses des Communautés européennes y afférentes[3126], sont présentés ci-dessous:

- Les États-Unis attirent l'attention sur certains renseignements figurant dans l'"appréciation critique du projet" réalisée par les pouvoirs publics français pour l'A330-200, dont ils font valoir qu'ils montrent que les pouvoirs publics français prévoyaient que l'AL/FEM pour l'A330-200 entraînerait des exportations ou des recettes d'exportation importantes.[3127]

- De plus, les États-Unis notent qu'en 1995 et 1996, Airbus prévoyait déjà que la grande majorité de ses ventes d'aéronefs de tous types au cours des 20 années suivantes seraient destinées à l'exportation. À cet égard, les États-Unis font référence aux prévisions de 1995 concernant le marché mondial indiquant que les compagnies aériennes européennes n'absorberaient que 28 pour cent de ses commandes totales durant la période allant de 1995 à 2014.[3128]

- En outre, les États-Unis affirment qu'à la date à laquelle les pouvoirs publics français ont signé le contrat d'AL/FEM cocnernant l'A330-200, les commandes fermes qu'Airbus avait déjà reçues pour l'A330-200 constituaient toutes des ventes à l'exportation.[3129]

- Comme les éléments de preuve qu'ils présentent montrent qu'Airbus est une société à vocation exportatrice, les États-Unis fournissent aussi les éléments de preuve qu'ils ont présentés dans le cadre de leur allégation concernant l'A380. En particulier, ces éléments de preuve indiquent que plus de 84 pour cent des ventes totales d'Airbus entre 1992 et 2005 ont été des ventes à l'exportation.[3130]

- Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont fourni aucun élément de preuve démontrant que le nombre de livraisons d'A330-200 nécessaires pour rembourser intégralement le principal et les intérêts dépassait les projections de la demande de l'aéronef dans les Communautés européennes. Selon les Communautés européennes, les États-Unis n'ont pas présenté le moindre élément de preuve concernant la demande potentielle de l'aéronef dans les Communautés

[3124] États-Unis, PCE, paragraphe 382.
[3125] États-Unis, PCE, paragraphes 378 à 382; États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 55 et 56; États-Unis, DCE, paragraphes 137 à 140; États-Unis, réponses aux questions n° 10 et 144 du Groupe spécial.
[3126] CE, PCE, paragraphes 678 et 679; CE, DCE, paragraphes 322 à 324.
[3127] États-Unis, PCE, paragraphe 379; et États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 55 et 56.
[3128] États-Unis, PCE, paragraphe 380, citant la pièce US-369.
[3129] États-Unis, PCE, paragraphe 381, citant des données de la base de données d'Airclaims figurant dans la pièce US-368.
[3130] États-Unis, PCE, paragraphe 378, incorporant par renvoi les arguments et éléments de preuve présentés dans la section IV.B.2.c de leur PCE.

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

européennes. Les Communautés européennes estiment que, pour cette seule raison, les allégations des États-Unis concernant l'A330-200 doivent être rejetées.[3131]

7.659 Notre conclusion au sujet des éléments de preuve présentés à l'appui de l'affirmation selon laquelle les pouvoirs publics français "prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation" au moment où ils ont conclu le contrat d'AL/FEM concernant l'A330-200 avec Airbus est la même que notre conclusion au sujet des contrats d'AL/FEM concernant l'A380 et l'A340-500/600. Après avoir examiné soigneusement les éléments de preuve et les arguments des parties, il ne fait pour nous aucun doute qu'au moment où Airbus et les pouvoirs publics français ont conclu le contrat d'AL/FEM concernant l'A330-200, ces derniers étaient pleinement conscients qu'Airbus était une société mondiale opérant sur un marché mondial et que le projet de l'A330-200 entraînerait la vente par Airbus d'une grande partie voire de l'essentiel de sa production sur les marchés d'exportation. Cela ressort très clairement des renseignements figurant dans l'"appréciation critique du projet" réalisée par les pouvoirs publics français que les États-Unis ont soulignés dans l'Appendice RCES de leur première communication écrite. Les prévisions commerciales pour les "compagnies aériennes européennes" faites dans les prévisions de 1995 concernant le marché mondial et les données d'Airclaims montrant que la grande majorité des ventes entre 1992 et 2005 ont été effectuées sur des marchés d'exportation sont d'autres éléments étayant notre conclusion.

7.660 Ici aussi, les Communautés européennes estiment que les États-Unis n'ont pas établi l'existence de "prévisions d'exportations ou de recettes d'exportation " parce qu'ils n'ont fourni aucune donnée démontrant que le nombre de livraisons nécessaires dans le cadre de chaque contrat pour rembourser intégralement le principal et les intérêts des prêts au titre de l'AL/FEM dépassait les projections de la demande de l'A330-200 dans les Communautés européennes. Même si les États-Unis n'ont pas expressément présenté ces renseignements, les éléments de preuve mentionnés dans le paragraphe précédent démontrent clairement, à notre avis, qu'au moment où le contrat d'AL/FEM concernant l'A330-200 a été conclu, les pouvoirs publics français "prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation", au sens de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, en ce sens qu'ils escomptaient ou estimaient que le développement de l'A330-200 entraînerait des exportations ou des recettes d'exportation.

Question de savoir si l'octroi de l'AL/FEM était "lié aux" exportations ou recettes d'exportation prévues

7.661 Les États-Unis estiment que diverses dispositions des contrats d'AL/FEM contestés, lorsqu'elles sont examinées à la lumière d'autres renseignements pertinents, démontrent que l'octroi de chaque subvention était en fait "lié aux" exportations ou recettes d'exportation prévues, au sens de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC. Le principal argument avancé par les États-Unis à l'appui de cette opinion est axé sur un échange d'engagements allégué entre Airbus et les États membres des CE qui suppose nécessairement qu'Airbus devait réaliser des exportations "importantes". En particulier, les États-Unis affirment que chaque fois qu'Airbus a conclu un contrat avec les États membres des CE au titre des mesures d'AL/FEM contestées, les deux parties ont échangé des engagements de résultats, en vertu desquels les États membres des CE acceptaient d'accorder des fonds pour le développement à Airbus selon un calendrier établi et, en échange, Airbus acceptait d'effectuer des remboursements sur les recettes générées par les ventes d'un nombre spécifié de LCA, qui ne pouvait être atteint qu'au moyen d'exportations. Les États-Unis font valoir que d'autres renseignements confirment ce "lien" allégué entre les mesures de subventionnement et les exportations ou recettes d'exportation prévues par les États membres des CE. Cela comprend: le libellé du préambule de plusieurs contrats d'AL/FEM; diverses dispositions des contrats d'AL/FEM énonçant les obligations de remboursement d'Airbus, les déclarations et les garanties et les obligations d'établissement de rapports; les

[3131] CE, PCE, paragraphe 679.

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

dispositions contractuelles relatives à la résiliation et aux ajustements; l'engagement contractuel d'Airbus de mener à leur terme les projets de développement; diverses déclarations qui auraient été faites par des dirigeants publics; et des renseignements figurant dans les "appréciations critiques des projets" réalisées par les pouvoirs publics britanniques et français pour plusieurs modèles d'aéronefs.[3132] Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis dénaturent fortement les termes des contrats d'AL/FEM et s'accrochent à une série de dispositions dénuées de pertinence qui n'ont aucun lien concevable avec les résultats à l'exportation et établissent encore moins un rapport "nécessaire" entre la subvention alléguée et l'exportation. Selon les Communautés européennes, ces dispositions tout au plus confirment que les États membres étaient soucieux d'assurer la viabilité commerciale et technique du programme qu'ils finançaient.[3133] Les éléments de preuve indiqués par les États-Unis, et les réponses spécifiques des Communautés européennes y afférentes[3134], sont présentés ci-dessous:

AL/FEM accordée par la France pour l'A380

- Les États-Unis notent que l'article 6.2 et 6.3 du contrat français d'AL/FEM concernant l'A380 prescrit à Airbus de rembourser le principal prêté au moyen de prélèvements par aéronef sur les **[***]** ventes. Les États-Unis observent que si les ventes sont inférieures à ce qui est attendu, les pouvoirs publics français ne disposent d'aucun autre recours pour obtenir un remboursement. Selon les États-Unis, ces dispositions relatives au remboursement montrent que les pouvoirs publics français ont conditionné la fourniture de l'AL/FEM au remboursement sur **[***]** ventes, un niveau de ventes qui ne pouvait pas être atteint sans exportations importantes. En particulier, en se fondant sur les éléments de preuve qu'ils ont présentés, selon lesquels Airbus avait prévu, en 2000, que la taille totale du segment de marché pour les aéronefs de plus de 400 sièges en "Europe" serait de 247 aéronefs, les États-Unis font valoir qu'il s'ensuit que les pouvoirs publics français ont "lié" leur octroi d'une AL/FEM pour l'A380 à la réalisation par Airbus d'au moins **[***]** ventes à l'exportation. En fait, les États-Unis font valoir que les obligations effectives d'Airbus en matière d'exportations sont encore plus grandes, en notant que les prévisions de 2000 d'Airbus concernant le marché mondial déterminent que le segment de marché pour les aéronefs de plus de 400 sièges comprend l'A340-600 et les Boeing 747 et 777-300. Par conséquent, lorsque les pouvoirs publics français **[***]**, nécessairement, ils **[***]**.[3135] Les Communautés européennes affirment que les dispositions relatives au remboursement n'imposent à la société aucune obligation de vendre, voire d'exporter, un seul aéronef. Selon les Communautés européennes, les dispositions relatives au remboursement sont neutres quant à l'origine, Airbus étant libre de rembourser sur le produit de toutes ventes, indépendamment de la destination. Airbus conserve une liberté commerciale complète et le choix entre une vente à l'exportation et une vente

[3132] États-Unis, PCE, paragraphes 352 à 360 (A380), 372 à 375 (A340-500/600) et 383 à 386 (A330-200); États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 39 à 42, 50 à 53, 57 à 60; États-Unis, PDONC, paragraphes 65 à 75; États-Unis, DCE, paragraphes 141 à 143, 161 à 192 (A380), 193 à 203 (A340-500/600) et 204 à 209 (A330-200); États-Unis, DDO, Appendice RCES, paragraphes 2 à 7; États-Unis, réponses aux questions n° 10, 144, 145 et 217 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 217 du Groupe spécial.

[3133] CE, DDONC, paragraphe 163.

[3134] CE, PCE, paragraphes 636 à 673, 676, 677, 680 et 681; CE, DCE, paragraphes 296 à 325; CE, DDONC, paragraphes 158 à 168; CE, DCE, Appendice RCES, paragraphes 35 à 44; CE, réponses aux questions n° 79 et 217 du Groupe spécial; observations sur États-Unis – réponses aux questions n° 144, 145 et 217 du Groupe spécial.

[3135] États-Unis, PCE, paragraphes 353 à 357, citant les pièces US-358 et US-365 (RCC); États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 39 à 41.

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

intérieure se fait en fonction des demandes du marché. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que les dispositions relatives au remboursement ne démontrent pas que les modalités du contrat d'AL/FEM diffèrent selon qu'il s'agit des Communautés européennes ou du reste du monde.[3136]

- Les États-Unis estiment que d'autres modalités et conditions figurant dans le contrat français d'AL/FEM concernant l'A380 confirment l'existence du rapport de "subordination" allégué entre l'octroi de la subvention et les exportations ou recettes d'exportation prévues. À cet égard, les États-Unis attirent l'attention sur:

  a) l'article 6.1, dont les États-Unis affirment **[***]**. Les États-Unis estiment que cette obligation confirme que le contrat représente un engagement de la part des pouvoirs publics en échange d'un engagement de la part d'Airbus[3137];

  b) l'article 1.3, dont les États-Unis font valoir qu'il stipule qu'Airbus s'engage **[***]**. Les États-Unis estiment que cette disposition démontre également l'existence du "lien" entre l'engagement des pouvoirs publics d'octroyer une AL/FEM et l'engagement d'Airbus de **[***]**.[3138] Les Communautés européennes font valoir que l'existence d'une disposition dans un contrat régissant les modalités d'un financement pour le *développement*, qui prescrit à l'emprunteur de faire de son mieux pour *développer*, n'est guère surprenante et ne montre rien de plus que l'intérêt du créancier pour la viabilité de son investissement[3139];

  c) l'article 8.2, dont les États-Unis affirment qu'il oblige Airbus à **[***]**. Les États-Unis estiment que cela montre que les pouvoirs publics français n'ont pas simplement octroyé une AL/FEM dans l'espoir qu'elle entraînerait des résultats à l'exportation, mais que cet octroi était subordonné aux résultats d'Airbus – qui devaient être démontrés aux pouvoirs publics au moyen, entre autres choses, **[***]** – lesquels résultats supposaient nécessairement des exportations.[3140] Les Communautés européennes répondent en disant que lorsque les pouvoirs publics demandent aux sociétés Airbus de présenter des rapports de situation périodiques, ils ne demandent pas implicitement (ou "nécessairement") si Airbus a exporté des aéronefs. Ils cherchent plutôt à savoir comment les coûts de *développement* sont supportés, si les étapes importantes dans le processus de *développement* ont été atteintes et si le projet reste viable. À cet égard, les pouvoirs publics exercent simplement une diligence raisonnable – comme tout créancier commercial[3141];

  d) l'article 9.1, dont les États-Unis soutiennent qu'il stipule que dans l'éventualité où Airbus manquerait à ses obligations contractuelles, les pouvoirs publics français **[***]**. Selon les États-Unis, cette disposition

[3136] CE, PCE, paragraphes 614, 616 et 637; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 145 du Groupe spécial.
[3137] États-Unis, DCE, paragraphe 183.
[3138] États-Unis, DCE, paragraphe 184.
[3139] CE, DDONC, paragraphe 163.
[3140] États-Unis, DCE, paragraphe 185.
[3141] CE, DDONC, paragraphe 164.

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

confirme également l'existence du lien entre les résultats des pouvoirs publics français et les résultats d'Airbus.[3142] Les Communautés européennes font valoir que cette disposition n'exige pas l'arrêt et l'annulation du financement au titre de l'AL/FEM si la société n'*exporte* pas. Au contraire, la disposition indique seulement que si la société n'utilise pas les fonds reçus pour faire tout son possible afin de développer l'aéronef tel que prévu, les pouvoirs publics cesseront d'accorder l'AL/FEM. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que la seule subordination établie par cette disposition est celle qui existe entre le maintien du bénéfice de l'AL/FEM et l'obligation imposée à la société de faire tout son possible pour développer un aéronef.[3143]

AL/FEM accordée par l'Allemagne pour l'A380

- Les États-Unis notent que l'article 7 du contrat allemant d'AL/FEM concernant l'A380 prescrit à Airbus d'effectuer les remboursements du principal prêté au moyen de prélèvements par aéronef sur les **[***]** ventes. Les États-Unis observent que si les ventes sont inférieures à ce qui est attendu, les pouvoirs publics allemands ne disposent d'aucun autre recours pour obtenir un remboursement. Selon les États-Unis, ces dispositions relatives au remboursement montrent que les pouvoirs publics allemands ont conditionné la fourniture de l'AL/FEM au remboursement sur **[***]** ventes, un niveau de ventes qui ne pouvait pas être atteint sans exportations importantes. En particulier, en se fondant sur les éléments de preuve qu'ils ont présentés, selon lesquels Airbus avait prévu, en 2000, que la taille totale du segment de marché pour les aéronefs de plus de 400 sièges en "Europe" serait de 247 aéronefs, les États-Unis font valoir qu'il s'ensuit que les pouvoirs publics allemands ont "lié" leur octroi d'une AL/FEM pour l'A380 à la réalisation par Airbus d'au moins **[***]** ventes à l'exportation. En fait, les États-Unis font valoir que les obligations effectives d'Airbus en matière d'exportations sont encore plus grandes, en notant que les prévisions de 2000 d'Airbus concernant le marché mondial déterminent que le segment de marché pour les aéronefs de plus de 400 sièges comprend l'A340-600 et les Boeing 747 et 777-300. Par conséquent, lorsque les pouvoirs publics allemands **[***]**, nécessairement, ils **[***]**.[3144] Les Communautés européennes affirment que les dispositions relatives au remboursement n'imposent à la société aucune obligation de vendre, voire d'exporter, un seul aéronef. Selon les Communautés européennes, les dispositions relatives au remboursement sont neutres quant à l'origine, Airbus étant libre de rembourser sur le produit de toutes ventes, indépendamment de la destination. Airbus conserve une liberté commerciale complète et le choix entre une vente à l'exportation et une vente intérieure se fait en fonction des demandes du marché. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que les dispositions relatives au remboursement ne démontrent pas que les modalités du contrat d'AL/FEM diffèrent selon qu'il s'agit des Communautés européennes ou du reste du monde.[3145]

- Les États-Unis estiment que d'autres modalités et conditions figurant dans le contrat allemand d'AL/FEM concernant l'A380 confirment l'existence du rapport de

[3142] États-Unis, DCE, paragraphe 186.
[3143] CE, DDONC, paragraphe 168.
[3144] États-Unis, PCE, paragraphes 353 à 357, citant les pièces US-358 et US-72 (RCC).
[3145] CE, PCE, paragraphes 614, 616 et 637; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 145 du Groupe spécial.

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

"subordination" allégué entre l'octroi de la subvention et les exportations ou recettes d'exportation prévues. À cet égard, les États-Unis attirent l'attention sur:

a) l'article premier, clause 5, dont les États-Unis estiment qu'elle identifie certains **[***]**. En outre, les États-Unis notent que le préambule du contrat révèle que les pouvoirs publics allemands possédaient **[***]**. Les États-Unis affirment que ces **[***]** montrent que les pouvoirs publics allemands étaient **[***]**. En particulier, les États-Unis attirent l'attention sur plusieurs pages du **[***]** où il était indiqué que **[***]**; et qui décrivent **[***]**. Les États-Unis se fondent aussi sur un **[***]**.[3146] Les Communautés européennes répondent en questionnant la validité d'une déclaration isolée faite par Airbus Allemagne (et non par un État membre des CE) dans une demande de plusieurs centaines de pages qui constituerait soi-disant un élément de preuve indiquant une subordination aux exportations. Les Communautés européennes font valoir que de telles déclarations ne révèlent rien au sujet des conditions imposées par les pouvoirs publics à un bénéficiaire[3147];

b) l'article 12, dont les États-Unis affirment qu'il prévoit que **[***]**. Les États-Unis maintiennent que cela démontre également que les pouvoirs publics allemands se sont fondés sur **[***]**[3148];

c) l'article 12, clause 3 b), dont les États-Unis font observer qu'elle énonce le droit des pouvoirs publics de **[***]**. Selon les États-Unis, cela démontre aussi l'emploi de ces renseignements (par exemple, l'aperçu indiquait **[***]**) et donc un lien entre l'octroi de l'AL/FEM et les résultats découlant nécessairement de ces renseignements.[3149] Les Communautés européennes font valoir que cette disposition n'exige pas l'arrêt et l'annulation du financement au titre de l'AL/FEM si la société n'*exporte* pas. Au contraire, la disposition indique seulement que si la société n'utilise pas les fonds reçus pour faire tout son possible afin de développer l'aéronef tel que prévu, les pouvoirs publics cesseront d'accorder l'AL/FEM. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que la seule subordination établie par cette disposition est celle qui existe entre le maintien du bénéfice de l'AL/FEM et l'obligation imposée à la société de faire tout son possible pour développer un aéronef[3150];

d) la section 2, clause 5, dont les États-Unis soutiennent qu'elle décrit **[***]**[3151];

e) l'Appendice 14, mentionné dans l'article 12, clause 3 b) (disposition relative à l'arrêt), intitulé **[***]**.[3152] Les Communautés européennes font observer que les dispositions citées par les États-Unis n'exigent pas l'arrêt et l'annulation du financement au titre de l'AL/FEM si la société n'exporte pas.[3153]

[3146] États-Unis, DCE, paragraphe 176, citant la pièce US-357 (RCC); États-Unis, réponse à la question n° 145 du Groupe spécial.
[3147] CE, DDONC, paragraphe 164.
[3148] États-Unis, DCE, paragraphe 177.
[3149] États-Unis, DCE, paragraphe 178.
[3150] CE, DDONC, paragraphe 168.
[3151] États-Unis, DCE, paragraphe 179.
[3152] États-Unis, DCE, paragraphe 180.
[3153] CE, DDONC, paragraphe 168.

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

AL/FEM accordée par l'Espagne pour l'A380

- Les États-Unis notent que la "Séptima clausula" du contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A380 prescrit à Airbus d'effectuer les remboursements du principal prêté au moyen de prélèvements par aéronef sur les **[***]** ventes. Les États-Unis observent que si les ventes sont inférieures à ce qui est attendu, les pouvoirs publics espagnols ne disposent d'aucun autre recours pour obtenir un remboursement. Selon les États-Unis, ces dispositions relatives au remboursement montrent que les pouvoirs publics espagnols ont conditionné l'octroi de l'AL/FEM au remboursement sur **[***]** ventes, un niveau de ventes qui ne pouvait pas être atteint sans exportations importantes. En particulier, en se fondant sur les éléments de preuve qu'ils ont présentés, selon lesquels Airbus avait prévu, en 2000, que la taille totale du segment de marché pour les aéronefs de plus de 400 sièges en "Europe" serait de 247 aéronefs, les États-Unis font valoir qu'il s'ensuit que les pouvoirs publics espagnols ont "lié" leur octroi d'une AL/FEM pour l'A380 à la réalisation par Airbus d'au moins **[***]** ventes à l'exportation. En fait, les États-Unis font valoir que les obligations effectives d'Airbus en matière d'exportations sont encore plus grandes, en notant que les prévisions de 2000 d'Airbus concernant le marché mondial déterminent que le segment de marché pour les aéronefs de plus de 400 sièges comprend l'A340-600 et les Boeing 747 et 777-300. Par conséquent, lorsque les pouvoirs publics espagnols **[***]**, nécessairement, ils **[***]**.[3154] Les Communautés européennes affirment que les dispositions relatives au remboursement n'imposent à la société aucune obligation de vendre, voire d'exporter, un seul aéronef. Selon les Communautés européennes, les dispositions relatives au remboursement sont neutres quant à l'origine, Airbus étant libre de rembourser sur le produit de toutes ventes, indépendamment de la destination. Airbus conserve une liberté commerciale complète et le choix entre une vente à l'exportation et une vente intérieure se fait en fonction des demandes du marché. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que les dispositions relatives au remboursement ne démontrent pas que les modalités du contrat d'AL/FEM diffèrent selon qu'il s'agit des Communautés européennes ou du reste du monde.[3155]

- Les États-Unis estiment que d'autres modalités et conditions figurant dans le contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A380 confirment l'existence du rapport de "subordination" allégué entre l'octroi de la subvention et les exportations ou recettes d'exportation prévues. À cet égard, les États-Unis attirent l'attention sur:

  a) le "Séptimo" paragraphe du préambule, dont les États-Unis citent le passage suivant **[***]**. Selon les États-Unis, cette reconnaissance dans le préambule du contrat montre que les pouvoirs publics espagnols **[***]** renseignements en fournissant l'AL/FEM. À leur avis, cette déclaration démontre que la prévision des pouvoirs publics espagnols **[***]**[3156];

  b) la "Primera clausula", dont les États-Unis affirment qu'elle impose à Airbus l'obligation **[***]**. Les États-Unis estiment que cette obligation confirme que

[3154] États-Unis, PCE, paragraphes 353 à 357, citant les pièces US-358 et US-73 (RCC).
[3155] CE, PCE, paragraphes 614, 616 et 637; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 145 du Groupe spécial.
[3156] États-Unis, DCE, paragraphes 189 et 190.

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

le contrat représente un engagement de la part des pouvoirs publics en échange d'un engagement de la part d'Airbus.[3157]

Contrat britannique concernant l'A380

- Les États-Unis notent que le paragraphe 3 de l'annexe 3 du contrat britannique d'AL/FEM concernant l'A380 prescrit à Airbus d'effectuer les remboursements du principal prêté au moyen de prélèvements par aéronef sur **[***]**.[3158] Les États-Unis observent que si les ventes sont inférieures à ce qui est attendu, les pouvoirs publics britanniques ne disposent d'aucun autre recours pour obtenir un remboursement. Selon les États-Unis, ces dispositions relatives au remboursement montrent que les pouvoirs publics britanniques ont conditionné l'octroi de l'AL/FEM au remboursement sur **[***]** ventes, un niveau de ventes qui ne pouvait pas être atteint sans exportations importantes. En particulier, en se fondant sur les éléments de preuve qu'ils ont présentés, selon lesquels Airbus avait prévu, en 2000, que la taille totale du segment de marché pour les aéronefs de plus de 400 sièges en "Europe" serait de 247 aéronefs, les États-Unis font valoir qu'il s'ensuit que les pouvoirs publics britanniques ont "lié" leur octroi d'AL/FEM pour l'A380 à la réalisation par Airbus d'au moins **[***]**[3159] ventes à l'exportation. En fait, les États-Unis font valoir que les obligations effectives d'Airbus en matière d'exportations sont encore plus grandes, en notant que les prévisions de 2000 d'Airbus concernant le marché mondial déterminent que le segment de marché pour les aéronefs de plus de 400 sièges comprend l'A340-600 et les Boeing 747 et 777-300. Par conséquent, lorsque les pouvoirs publics britanniques **[***]**, nécessairement, ils **[***]**.[3160] Les Communautés européennes affirment que les dispositions relatives au remboursement n'imposent à la société aucune obligation de vendre, voire d'exporter, un seul aéronef. Selon les Communautés européennes, les dispositions relatives au remboursement sont neutres quant à l'origine, Airbus étant libre de rembourser sur le produit de toutes ventes, indépendamment de la destination. Airbus conserve une liberté commerciale complète et le choix entre une vente à l'exportation et une vente intérieure se fait en fonction des demandes du marché. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que les dispositions relatives au remboursement ne démontrent pas que les modalités du contrat d'AL/FEM diffèrent selon qu'il s'agit des Communautés européennes ou du reste du monde.[3161]

- Les États-Unis estiment que d'autres modalités et conditions figurant dans le contrat britannique d'AL/FEM concernant l'A380 confirment l'existence du rapport de

[3157] États-Unis, DCE, paragraphe 191.

[3158] En fait, les pouvoirs publics britanniques ont demandé le remboursement intégral du principal et des intérêts du prêt au titre du contrat d'AL/FEM concernant l'A380 sur **[***]** ventes. Un versement additionnel **[***]** était requis pour les ventes entre **[***]** et **[***]**, **[***]** devant être acquitté pour les ventes au-delà de **[***]**. CE, PCE, paragraphes 432 à 439.

[3159] Nous notons que, comme les pouvoirs publics britanniques ont demandé le remboursement intégral du principal et des intérêts du prêt au titre du contrat d'AL/FEM concernant l'A380 sur **[***]** ventes, ils ne pouvaient pas avoir "lié" le remboursement intégral de l'AL/FEM à la réalisation pour Airbus d'au moins **[***]** ventes d'aéronefs. Suivant la logique des États-Unis, les pouvoirs publics britanniques ont "lié" le remboursement intégral de l'AL/FEM à **[***]** ventes d'A380.

[3160] États-Unis, PCE, paragraphes 353 à 357, citant les pièces US-358 et US-79 (RCC); États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphe 42.

[3161] CE, PCE, paragraphes 614, 616 et 637; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 145 du Groupe spécial.

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

"subordination" allégué entre l'octroi de la subvention et les exportations ou recettes d'exportation prévues. À cet égard, les États-Unis attirent l'attention sur:

a) l'article 3.1, dont les États-Unis affirment qu'il montre que BAE Systems (Operations) Ltd et sa société mère (BAE Systems) ont offert des déclarations et des garanties aux pouvoirs publics britanniques. Parmi celles-ci figurait la déclaration et la garantie que **[***]**. Les États-Unis estiment qu'une telle affirmation serait dénuée de pertinence si le rapport entre l'octroi d'une AL/FEM et l'engagement de résultats d'Airbus (qui ne peut être rempli sans exportations) n'était pas un rapport de conditionnalité ou de dépendance.[3162] En d'autres termes, selon les États-Unis, la disposition montre qu'en s'engageant à accorder une AL/FEM, les pouvoirs publics britanniques se sont fondés sur **[***]**.[3163] Les États-Unis soutiennent que le même fondement peut également être constaté dans **[***]**[3164];

b) l'article 4.1, dont les États-Unis font valoir qu'il énonce l'engagement de BAE Systems (Operations) Ltd de **[***]**. Les États-Unis notent que le **[***]**. Ainsi, selon les États-Unis, afin d'obtenir une AL/FEM, la société devait s'engager à **[***]**.[3165] Les Communautés européennes font valoir que l'existence d'une disposition dans un contrat régissant les modalités d'un financement pour le *développement*, qui oblige l'emprunteur à faire de son mieux pour *développer*, n'est guère surprenante et ne montre rien de plus que l'intérêt du créancier pour la viabilité de son investissement[3166];

c) l'article 6, dont les États-Unis affirment qu'il dispose que les pouvoirs publics britanniques peuvent **[***]**. Les États-Unis maintiennent que cela démontre également que les résultats des pouvoirs publics britanniques (son octroi d'une AL/FEM) sont liés aux résultats d'Airbus qui ne peuvent être accomplis sans exportations.[3167] Les Communautés européennes font valoir que cette disposition n'exige pas l'arrêt et l'annulation du financement au titre de l'AL/FEM si la société n'*exporte* pas. Au contraire, la disposition indique seulement que si la société n'utilise pas les fonds reçus pour faire tout son possible afin de développer l'aéronef tel que prévu, les pouvoirs publics cesseront d'accorder l'AL/FEM. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que la seule subordination établie par cette disposition est celle qui existe entre le maintien du bénéfice de l'AL/FEM et

[3162] États-Unis, réponse à la question n° 145 du Groupe spécial.

[3163] États-Unis, DCE, paragraphes 169 à 171. Les États-Unis allèguent que durant le processus prévu à l'Annexe V, les Communautés européennes ont refusé de fournir **[***]** de BAE Systems. Toutefois, ils font observer qu'eu égard à **[***]** d'Airbus Deutschland, les pouvoirs publics allemands étaient parfaitement conscients que des exportations étaient prévues, et en ont tenu compte, lorsqu'ils ont décidé d'octroyer l'AL/FEM. Vu le refus allégué des Communautés européennes de fournir une copie de **[***]** de BAE Systems, les États-Unis demandent au Groupe spécial de tirer la "déduction logique … que **[***]**". Comme nous l'avons déjà fait observer, les questions posées par le facilitateur au cours du processus prévu à l'Annexe V ne demandaient pas spécifiquement aux Communautés européenens de fournir des copies des demandes d'AL/FEM pour l'A380.

[3164] États-Unis, DCE, paragraphe 171; États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphe 30, faisant référence à l'"appréciation critique du projet" concernant l'A380 réalisée par le Royaume-Uni, DS316-EC-HSBI-00121, section 2.3 et pages 35 et 36.

[3165] États-Unis, DCE, paragraphe 172.

[3166] CE, DDONC, paragraphe 163.

[3167] États-Unis, DCE, paragraphe 173.

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

l'obligation imposée à la société de faire tout son possible pour développer un aéronef[3168];

d) l'article 7.1 a), dont les États-Unis font valoir qu'il dispose que la société doit **[***]**. Les États-Unis estiment que cela montre que les pouvoirs publics britanniques n'ont pas simplement accordé une AL/FEM dans l'espoir qu'elle entraînerait des résultats à l'exportation, mais que l'octroi de l'AL/FEM était subordonné aux résultats d'Airbus – qui devaient être démontrés aux pouvoirs publics au moyen, entre autres choses, **[***]** – lesquels résultats supposaient nécessairement des exportations.[3169] Les Communautés européennes répondent en affirmant que lorsque les pouvoirs publics demandent aux sociétés Airbus de présenter des rapports de situation périodiques, ils ne demandent pas implicitement (ou "nécessairement") si Airbus a exporté des aéronefs. Ils cherchent plutôt à savoir comment les coûts de *développement* sont supportés, si les étapes importantes dans le processus de *développement* ont été atteintes et si le projet reste viable. À cet égard, les pouvoirs publics exercent simplement une diligence raisonnable – comme tout créancier commercial.[3170]

AL/FEM accordée par la France pour l'A340-500/600

- Les États-Unis notent que les articles 6.2 et 7 du contrat français d'AL/FEM concernant l'A340-500/600 prescrivent à Airbus d'effectuer les remboursements du principal prêté au moyen de prélèvements par aéronef sur la vente **[***]**. Les États-Unis observent que si les ventes sont inférieures à ce qui est attendu, les pouvoirs publics français ne disposent d'aucun autre recours pour obtenir un remboursement. Selon les États-Unis, l'appréciation du projet réalisée par les pouvoirs publics français indique clairement que **[***]**.[3171] Les Communautés européennes affirment que les dispositions relatives au remboursement n'imposent à la société aucune obligation de vendre, voire d'exporter, un seul aéronef. Selon les Communautés européennes, les dispositions relatives au remboursement sont neutres quant à l'origine, Airbus étant libre de rembourser sur le produit de toutes ventes, indépendamment de la destination. Airbus conserve une liberté commerciale complète et le choix entre une vente à l'exportation et une vente intérieure se fait en fonction des demandes du marché. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que les dispositions relatives au remboursement ne démontrent pas que les modalités du contrat d'AL/FEM diffèrent selon qu'il s'agit des Communautés européennes ou du reste du monde.[3172]

- Les États-Unis estiment que d'autres modalités et conditions figurant dans le contrat français d'AL/FEM concernant l'A340-500/600 confirment l'existence du "lien" allégué. À cet égard, les États-Unis attirent l'attention sur:

[3168] CE, DDONC, paragraphe 168.
[3169] États-Unis, DCE, paragraphe 174.
[3170] CE, DDONC, paragraphe 164.
[3171] États-Unis, PCE, paragraphe 373, citant la pièce US-36 (RCC); États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 50 à 53, faisant référence à la pièce DS316-EC-HSBI-0001143; États-Unis, DDOC, Appendice RCES, paragraphes 2 à 7.
[3172] CE, PCE, paragraphes 614, 616 et 637; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 145 du Groupe spécial.

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

a) l'article 7, dont les États-Unis font valoir qu'il oblige Airbus **[***]**. Selon les États-Unis, cette obligation confirme que le contrat représente un engagement de la part des pouvoirs publics en échange d'un engagement de la part d'Airbus[3173];

b) l'article 9, dont les États-Unis affirment qu'il oblige Airbus à **[***]**. Les États-Unis estiment que cela montre que les pouvoirs publics français n'ont pas simplement octroyé une AL/FEM dans l'espoir qu'elle entraînerait des résultats à l'exportation, mais que son octroi était subordonné aux résultats d'Airbus – qui devaient être démontrés aux pouvoirs publics au moyen, entre autres choses, **[***]** – lesquels résultats supposaient nécessairement des exportations.[3174] Les Communautés européennes répondent en affirmant que lorsque les pouvoirs publics demandent aux sociétés Airbus de présenter des rapports de situation périodiques, ils ne demandent pas implicitement (ou "nécessairement") si Airbus a exporté des aéronefs. Ils cherchent plutôt à savoir comment les coûts de *développement* sont supportés, si les étapes importantes dans le processus de *développement* ont été atteintes et si le projet reste viable. À cet égard, les pouvoirs publics exercent simplement une diligence raisonnable – comme tout créancier commercial[3175];

c) l'annexe 5 du Protocole, dont les États-Unis soutiennent qu'elle prescrit à Airbus de **[***]**. Les États-Unis font valoir que cette prescription renforce également le lien contractuel entre l'octroi d'une AL/FEM et les résultats à l'exportation d'Airbus.[3176] Les Communautés européennes font valoir que ces dispositions permettent aux pouvoirs publics de vérifier, y compris en contactant l'acheteur si nécessaire, que la société effectue bien les versements exigés pour chaque livraison. Les Communautés européennes soulignent que les dispositions ne prescrivent pas que la société doit rembourser une proportion plus élevée d'AL/FEM, ou rembourser à un taux d'intérêt plus élevé, si l'acheteur se trouve sur un marché intérieur plutôt qu'un marché d'exportation. Par conséquent, les Communautés européennes estiment que les notifications périodiques de livraisons ne signifient pas qu'il y a subordination aux exportations[3177];

d) l'article 10, dont les États-Unis affirment qu'il prescrit que dans l'éventualité où Airbus manquerait à ses obligations, les pouvoirs publics français **[***]**, ce qui confirme également le lien entre les résultats des pouvoirs publics et ceux d'Airbus.[3178] Les Communautés européennes font valoir que cette disposition n'exige pas l'arrêt et l'annulation du financement au titre de l'AL/FEM si la société n'*exporte* pas. Au contraire, la disposition indique seulement que si la société n'utilise pas les fonds reçus pour faire tout son possible afin de développer l'aéronef tel que prévu, les pouvoirs publics cesseront d'accorder l'AL/FEM. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que la seule subordination établie par cette disposition est celle qui existe entre le maintien du bénéfice de l'AL/FEM et

[3173] États-Unis, DCE, paragraphe 194.
[3174] États-Unis, DCE, paragraphe 195.
[3175] CE, DDONC, paragraphe 164.
[3176] États-Unis, DCE, paragraphe 196.
[3177] CE, DDONC, paragraphe 165.
[3178] États-Unis, DCE, paragraphe 197.

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

l'obligation imposée à la société de faire tout son possible pour développer un aéronef.[3179]

AL/FEM accordée par l'Espagne pour l'A340-500/600

- Les États-Unis notent que l'"Octavo" paragraphe du préambule et la "Quinta clausula" du contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A340-500/600 prescrivent qu'Airbus effectue les remboursements du principal prêté au moyen de prélèvements par aéronef. Les États-Unis rappellent que tous les chiffres du calendrier de remboursement figurant dans l'accord d'AL/FEM ont été supprimés, de sorte qu'il ne leur a pas été possible de déterminer le nombre de livraisons sur lesquelles Airbus devait rembourser le financement. Toutefois, ils affirment que le contrat prévoit **[***]** ventes de l'aéronef dans le monde entier sur une période de 20 ans. Vu le refus des Communautés européennes de communiquer les renseignements réels qui figurent dans le calendrier de remboursement, les États-Unis demandent au Groupe spécial de tirer la déduction raisonnable qu'Airbus doit rembourser le prêt sur un nombre semblable de ventes.[3180] Selon les Communautés européennes, les dispositions relatives au remboursement sont neutres quant à l'origine, Airbus étant libre de rembourser sur le produit de toutes ventes, indépendamment de la destination. Airbus conserve une liberté commerciale complète et le choix entre une vente à l'exportation et une vente intérieure se fait en fonction des demandes du marché. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que les dispositions relatives au remboursement ne démontrent pas que les modalités du contrat d'AL/FEM diffèrent selon qu'il s'agit des Communautés européennes ou du reste du monde.[3181]

- Les États-Unis estiment que d'autres modalités et conditions figurant dans le contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A340-500/600 confirment l'existence du "lien" allégué. À cet égard, les États-Unis attirent l'attention sur les points suivants:

  a) les États-Unis font valoir qu'à l'instar du contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A380, le contrat concernant l'A340-500/600 contient certaines déclarations dans le préambule qui mettent en évidence les renseignements sur lesquels les pouvoirs publics espagnols se sont fondés pour décider d'octroyer une AL/FEM. En particulier, les États-Unis attirent l'attention sur la déclaration selon laquelle **[***]**. Ainsi, les États-Unis font observer que, par cette déclaration, les pouvoirs publics espagnols disent expressément qu'en octroyant une AL/FEM pour l'A340-500/600, ils **[***]**[3182];

  b) l'article premier, en vertu duquel les États-Unis font valoir qu'Airbus s'engage **[***]**. Selon les États-Unis, cette obligation confirme que le contrat

[3179] CE, DDONC, paragraphe 168.

[3180] États-Unis, DCE, paragraphe 373, citant la pièce US-37 (RCC). Vu les renseignements manquants concernant les modalités de remboursement, les États-Unis ont demandé au Groupe spécial d'exercer le pouvoir que lui confère l'article 13 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends pour demander aux Communautés européennes et à l'Espagne de communiquer les renseignements nécessaires ou de tirer la déduction défavorable selon laquelle Airbus doit rembourser l'aide sur **[***]** ventes.

[3181] CE, PCE, paragraphes 614, 616 et 637; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 145 du Groupe spécial.

[3182] États-Unis, DCE, paragraphes 200 et 201, faisant référence à la pièce US-37 (RCC) – premier et quatrième paragraphes sous "Primero".

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

représente un engagement de la part des pouvoirs publics en échange d'un engagement de la part d'Airbus.[3183]

AL/FEM accordée par la France pour l'A330-200

- Les États-Unis notent que l'article 6.2 du contrat français d'AL/FEM concernant l'A330-200 prescrit à Airbus d'effectuer des remboursements du principal prêté au moyen de prélèvements par aéronef sur les **[***]** premières ventes. Les États-Unis observent que si les ventes sont inférieures à ce qui est attendu, les pouvoirs publics français ne disposent d'aucun autre recours pour obtenir un remboursement. Selon les États-Unis, l'appréciation du projet réalisée par les pouvoirs publics français indique clairement que **[***]**.[3184] Les Communautés européennes affirment que les dispositions relatives au remboursement n'impose à la société aucune obligation de vendre, voire d'exporter, un seul aéronef. Selon les Communautés européennes, les dispositions relatives au remboursement sont neutres quant à l'origine, Airbus étant libre de rembourser sur le produit de toutes ventes, indépendamment de la destination. Airbus conserve une liberté commerciale complète et le choix entre une vente à l'exportation et une vente intérieure se fait en fonction des demandes du marché. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que les dispositions relatives au remboursement ne démontrent pas que les modalités du contrat d'AL/FEM diffèrent selon qu'il s'agit des Communautés européennes ou du reste du monde.[3185]

- Les États-Unis estiment que d'autres modalités et conditions figurant dans le contrat français d'AL/FEM concernant l'A330-200 confirment l'existence du "lien" allégué. À cet égard, les États-Unis attirent l'attention sur:

  a) l'article 6, dont les États-Unis affirment qu'il oblige Airbus **[***]**. Selon les États-Unis, cette obligation confirme que le contrat représente un engagement de la part des pouvoirs publics en échange d'un engagement de la part d'Airbus[3186];

  b) l'article 7, dont les États-Unis font valoir qu'il prescrit à Airbus de **[***]**. Les États-Unis font valoir que cela montre que les pouvoirs publics français n'ont pas simplement octroyé une AL/FEM dans l'espoir qu'elle entraînerait des résultats à l'exportation, mais que l'octroi de l'AL/FEM était subordonné aux résultats d'Airbus – qui devaient être démontrés aux pouvoirs publics au moyen, entre autres choses, **[***]** – lesquels résultats supposaient nécessairement des exportations.[3187] Les Communautés européennes répondent en affirmant que lorsque les pouvoirs publics demandent aux sociétés Airbus de présenter des rapports de situation périodiques, ils ne demandent pas implicitement (ou "nécessairement") si Airbus a exporté des aéronefs. Ils cherchent plutôt à savoir comment les coûts de *développement*

[3183] États-Unis, DCE, paragraphe 202, faisant référence à la pièce US-37 (RCC) – troisième paragraphe sous "Primero".
[3184] États-Unis, PCE, paragraphe 384, citant la pièce US-78 (RCC); États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 57 à 60; États-Unis, DDOC, Appendice RCES, paragraphes 2 à 7.
[3185] CE, PCE, paragraphes 614, 616 et 637; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 145 du Groupe spécial.
[3186] États-Unis, DCE, paragraphe 205, faisant référence à la pièce US-78 (RCC).
[3187] États-Unis, DCE, paragraphe 206, faisant référence à la pièce US-78 (RCC).

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

sont supportés, si les étapes importantes dans le processus de *développement* ont été atteintes et si le projet reste viable. À cet égard, les pouvoirs publics exercent simplement une diligence raisonnable – comme tout créancier commercial[3188];

c) les États-Unis attirent aussi l'attention sur l'annexe 5, dont ils font valoir qu'elle prescrit à Airbus **[***]**. Les États-Unis font valoir que cette prescription renforce également le lien contractuel entre l'octroi de l'AL/FEM et les résultats à l'exportation d'Airbus.[3189] Les Communautés européennes font valoir que ces dispositions permettent aux pouvoirs publics de vérifier, y compris en contactant l'acheteur si nécessaire, que la société effectue bien les versements exigés pour chaque livraison. Les Communautés européennes soulignent que les dispositions ne prescrivent pas que la société rembourse une proportion plus élevée d'AL/FEM, ou rembourse à un taux d'intérêt plus élevé, si l'acheteur se trouve sur un marché intérieur plutôt qu'un marché d'exportation. Par conséquent, les Communautés européennes estiment que les notifications périodiques de livraisons ne supposent pas l'existence d'une subordination aux exportations[3190];

d) l'article 8, dont les États-Unis affirment qu'il montre que dans l'éventualité où Airbus manquerait à ses obligations, les pouvoirs publics français **[***]**. Selon les États-Unis, cela confirme également le lien entre les résultats des pouvoirs publics et ceux d'Airbus.[3191] Les Communautés européennes font valoir que cette disposition n'exige pas l'arrêt et l'annulation du financement au titre de l'AL/FEM si la société n'*exporte* pas. Au contraire, la disposition indique seulement que si la société n'utilise pas les fonds reçus pour faire tout son possible afin de développer l'aéronef tel que prévu, les pouvoirs publics cesseront d'accorder l'AL/FEM. Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que la seule subordination établie par cette disposition est celle qui existe entre le maintien du bénéfice de l'AL/FEM et l'obligation imposée à la société de faire tout son possible pour développer un aéronef.[3192]

Question de savoir si les dispositions relatives au remboursement subordonné aux ventes des mesures d'AL/FEM contestées constituent des échanges d'engagements qui prouvent qu'il y a subordination en fait aux exportations ou recettes d'exportation prévues

7.662 Outre les arguments susmentionnés, les Communautés européennes avancent une série d'affirmations additionnelles qui, à leur avis, démontrent que les États-Unis n'ont pas étayé leurs allégations. La première d'entre elles a trait à ce qui constitue, selon les Communautés européennes, les conséquences de la théorie des États-Unis concernant l'échange allégué d'engagements pour les types de subventions qui peuvent être visées par la prohibition des subventions à l'exportation énoncée à l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

7.663 Les Communautés européennes interprètent l'accent mis par les États-Unis sur le caractère remboursable de l'AL/FEM comme étant l'expression d'une "thèse … selon laquelle les contributions

[3188] CE, DDONC, paragraphe 164.
[3189] États-Unis, DCE, paragraphe 207, faisant référence à la pièce US-78 (RCC).
[3190] CE, DDONC, paragraphe 165.
[3191] États-Unis, DCE, paragraphe 208, faisant référence à la pièce EC-90 (RCC).
[3192] CE, DDONC, paragraphe 168.

financières pour lesquelles une rentabilité est anticipée (comme les prêts) pourront plus facilement faire l'objet d'une constatation selon laquelle elles incluent une subvention subordonnée aux résultats à l'exportation prohibée que les contributions financières consistant simplement en dons".[3193] Or, les Communautés européennes font valoir que l'article 3.1 a) s'applique également à tous les types de contributions financières, et qu'aucun type particulier de subvention n'est plus susceptible d'échapper à la prohibition ou d'être visé par celle-ci.[3194] De l'avis des Communautés européennes, l'admission de la thèse des États-Unis "inciterait les Membres à verser des subventions pures et simples, plutôt que des contributions financières pour lesquelles un rendement serait prévu, afin d'éviter la prohibition" et, de ce fait, "encouragerait les Membres à déroger aux disciplines du marché que l'Accord SMC était censé favoriser".[3195] Par conséquent, les Communautés européennes font valoir que les États-Unis demandent au Groupe spécial d'adopter une interprétation de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC qui est non seulement contraire à son texte, mais aussi "manifestement absurde et déraisonnable".[3196]

7.664 Les États-Unis rejettent la présentation que font les Communautés européennes de leurs arguments, en soulignant que "ce n'est pas parce qu'une rentabilité est anticipée que {l'AL/FEM} est subordonnée aux exportations, mais parce que l'octroi de {l'AL/FEM} est conditionné à l'engagement d'Airbus de rembourser {l'AL/FEM} sur des niveaux de ventes qui supposent nécessairement des exportations".[3197] Ainsi, les États-Unis expliquent ce qui suit:

> "En s'engageant à octroyer une {AL/FEM}, les pouvoirs publics liés à Airbus auraient pu exiger un certain nombre de conditions ou n'exiger aucune condition. Ils auraient pu exiger un remboursement sur des nombres beaucoup plus petits de ventes que ce qui est effectivement prévu dans les contrats {d'AL/FEM} (par exemple des nombres qui pouvaient être atteints sans nécessairement exporter). Ils auraient pu exiger un remboursement selon un calendrier précis, indépendamment des ventes. Ils auraient pu renoncer au remboursement – et traiter effectivement {l'AL/FEM} comme un don. Mais, au lieu de suivre l'une de ces approches possibles, les pouvoirs publics liés à Airbus ont suivi l'approche consistant à conditionner l'octroi de {l'AL/FEM} au remboursement sur des niveaux de ventes découlant de l'analyse de rentabilité et des prévisions concernant le marché mondial réalisées par Airbus ainsi que des appréciations des projets et d'autres analyses réalisées par les pouvoirs publics, lesquels niveaux de ventes supposaient nécessairement des exportations. C'est parce que l'octroi de {l'AL/FEM} est lié aux résultats à l'exportation de cette façon qu'il s'agit d'une subvention prohibée en vertu de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC."[3198]

7.665 Nous ne pensons pas que l'argument des États-Unis soit fondé sur le fait que les États membres des CE escomptaient que leurs contributions au titre de l'AL/FEM seraient rentables. C'est plutôt la *manière* dont les États membres des CE ont structuré cette rentabilité qui est au centre de l'allégation des États-Unis. En conséquence, il ne découle pas de la théorie des États-Unis concernant l'échange d'engagements que "les contributions financières pour lesquelles une rentabilité est anticipée (comme les prêts)" seraient plus susceptibles de violer la prohibition des subventions à l'exportation établie par l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

[3193] CE, PCE, paragraphe 569.
[3194] CE, DDONC, paragraphe 160.
[3195] CE, DDONC, paragraphe 161.
[3196] CE, PCE, paragraphe 569.
[3197] États-Unis, DCE, paragraphes 219 et 220.
[3198] États-Unis, DCE, paragraphe 143.

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

7.666 Un deuxième argument avancé par les Communautés européennes conteste l'accent mis par les États-Unis sur les modalités de remboursement subordonnées aux ventes comme étant le seul moyen dont disposait Airbus pour rembourser l'AL/FEM. Selon les Communautés européennes, chacun des contrats d'AL/FEM contestés, expressément ou implicitement, envisage la possibilité de remboursements au moyen des flux financiers générés par des activités commerciales autres que les ventes de l'aéronef.[3199] En particulier, les Communautés européennes font observer que les contrats n'écartent pas la possibilité de remboursements anticipés à tout moment. En outre, elles affirment que d'autres sociétés liées ont garanti les obligations de remboursement d'Airbus, en indiquant que "[d]ans tous les cas, il existe des sociétés liées ou des activités commerciales qui garantissent d'autres sources de remboursement".[3200]

7.667 Des dispositions relatives au remboursement accéléré sont expressément prévues dans les contrats allemand, espagnol et britannique d'AL/FEM concernant l'A380 et le contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A340-500/600.[3201] Les arguments des parties se concentrent sur les dispositions figurant dans deux de ces contrats – les accords allemand et britannique concernant l'A380. Le contrat allemand concernant l'A380 autorise Airbus à **[***]**. Toutefois, dans cette éventualité, Airbus doit payer **[***]**.[3202] Le droit d'effectuer des remboursements par anticipation au titre du contrat britannique concernant l'A380 est **[***]** du financement reçu au titre du prêt.[3203] Si Airbus devait exercer ce droit, elle serait tenue de **[***]**.[3204] Les États-Unis qualifient ces dispositions de **[***]** qui renforcent effectivement le "lien" entre l'AL/FEM et les résultats à l'exportation en **[***]**.[3205] Les Communautés européennes rejettent cette qualification, en faisant valoir que les dispositions "garantissent que les pouvoirs publics ne seront pas confrontés à une dilution de leur rendement si la société choisit de rembourser par anticipation", ce qui témoigne de l'objectif des pouvoirs publics de protéger leur rendement.[3206] Bien qu'elles ne soient pas définies en détail, il apparaît que les dispositions relatives au remboursement anticipé énoncées dans le contrat allemand concernant l'A380 envisagent que les pouvoirs publics allemands **[***]**. Au minimum, cela semble indiquer que le contrat allemand concernant l'A380 crée un **[***]**.[3207]

7.668 En tout état de cause, nous notons que les possibilités de remboursement accéléré prévues expressément dans les contrats allemand, espagnol et britannique d'AL/FEM concernant l'A380, et le contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A340-500/600, ne sont que facultatives. En revanche, les prélèvements par aéronef expressément exigés dans chacun des contrats contestés sont obligatoires et doivent donc être effectués après chaque vente d'aéronef pertinente. Par conséquent, nous doutons de la mesure dans laquelle la simple *possibilité* qu'Airbus effectue un remboursement anticipé au moyen de flux de revenus sans rapport avec des ventes d'aéronefs ait influé sur les décisions des gouvernements des États membres des CE d'octroyer une AL/FEM. À cet égard, nous voyons une certaine validité dans l'affirmation des États-Unis selon laquelle parce qu'"il n'y a rien d'inhabituel à prévoir la possibilité d'accélérer le remboursement d'un prêt", si l'option de rembourser

[3199] CE, PCE, paragraphes 323, 514, 590 et 673.
[3200] CE, PCE, note de bas de page 570.
[3201] Contrat allemand concernant l'A380, section 8, pièce US-72 (RCC); contrat espagnol concernant l'A380, "Séptima Clausula", pièce US-73 (RCC); contrat britannique concernant l'A380, article 5.9, pièce US-79 (RCC); et, contrat espagnol concernant l'A340-500/600, "Quinta Clausula", pièce US-37 (RCC).
[3202] Contrat allemand concernant l'A380, section 8, paragraphe 2, pièce US-72 (RCC).
[3203] Contrat britannique concernant l'A380, article 5.9, pièce US-79 (RCC).
[3204] Contrat britannique concernant l'A380, annexe 3, paragraphe 9.1, pièce US-79 (RCC).
[3205] États-Unis, DCE, paragraphes 225 et 226.
[3206] CE, DDONC, paragraphe 168.
[3207] Les États-Unis affirment que l'application des dispositions relatives au remboursement accéléré énoncées dans le contrat allemand concernant l'A380 entraînerait **[***]** (États-Unis, DCE, paragraphe 225), mais nous n'avons pas été en mesure de confirmer ou de rejeter cette affirmation sur la base du contrat britannique d'AL/FEM concernant l'A380 ou des faits et arguments présentés par les parties.

volontairement un prêt par anticipation était suffisante pour rompre un "lien" entre l'octroi d'un prêt et les résultats à l'exportation, "il serait presque impossible de constater qu'une subvention fournie dans le cadre d'un contrat de prêt est subordonnée aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC".[3208]

7.669 Les Communautés européennes indiquent que les remboursements de tous les contrats d'AL/FEM pertinents étaient garantis, ce qui suppose qu'il existait d'autres sources de fonds pour le remboursement de l'AL/FEM que les revenus provenant des ventes d'aéronefs. Les Communautés européennes concentrent leur analyse sur les contrats allemand et britannique concernant l'A380.[3209] Pour les deux contrats, les Communautés européennes affirment que **[***]**.[3210] Elles estiment que ces garanties placent Airbus dans la même position que la société Howe Leather dans l'affaire *Australie – Cuir*, dans laquelle, selon ce que les Communautés européennes font valoir, le fait que les actifs de la société mère de Howe garantissaient un prêt consenti par les pouvoirs publics australiens à Howe était un facteur important sur lequel s'est fondé le Groupe spécial pour conclure qu'il ne s'agissait pas d'une subvention à l'exportation prohibée.[3211] Les États-Unis font valoir que parce que la garantie prévue dans le contrat britannique concernant l'A380 "n'assure pas le remboursement de {l'AL/FEM} indépendamment de la question de savoir si Airbus réussit à livrer **[***]** exemplaires de l'A380, elle ne rompt pas le lien entre l'octroi de {l'AL/FEM} et l'engagement d'Airbus d'obtenir un niveau de résultats qui suppose nécessairement des exportations".[3212] En outre, ils estiment que la référence faite par les Communautés européennes à l'affaire *Australie – Cuir* est inappropriée parce que dans cette affaire, d'après leurs allégations, "la sûreté accordée par la société mère de Howe (sous la forme d'un privilège sur les actifs et opérations) était une véritable garantie de remboursement du prêt des pouvoirs publics, et non une "garantie" de paiement des prélèvements dus aux pouvoirs publics à chaque vente".[3213]

7.670 La garantie prévue dans le contrat britannique concernant l'A380 a trait à **[***]**.[3214] De même, dans le contrat allemand concernant l'A380, **[***]**.[3215] Les Communautés européennes expliquent que les deux garanties s'appliqueront lorsque l'entité Airbus emprunteuse **[***]**. Nous convenons avec les États-Unis que ce type de garantie diffère de la garantie examinée dans l'affaire *Australie – Cuir*. Dans cette affaire, l'un des facteurs qui a conduit le Groupe spécial à constater qu'un prêt préférentiel de 15 ans consenti par les pouvoirs publics australiens à la société Howe Leather n'était pas une subvention à l'exportation prohibée était qu'il était "garanti par un privilège sur les actifs et opérations de ALH (la société mère de Howe), qui était elle-même responsable du remboursement du prêt, et pas simplement sur les actifs et opérations de Howe".[3216] Les garanties prévues dans les contrats allemand et britannique concernant l'A380 sont clairement d'un genre différent car elles ne joueront que si les bénéficiaires du prêt n'effectuent pas un remboursement exigé après la livraison d'un aéronef.

7.671 Enfin, les Communautés européennes mentionnent deux "contre-explications" ou "raisons commerciales légitimes", dont elles estiment qu'elles expliquent pourquoi les contrats d'AL/FEM contestés contiennent des dispositions relatives au remboursement subordonné à la livraison, dont les Communautés européennes estiment qu'elles "n'ont rien à voir avec des subventions subordonnées

[3208] États-Unis, DCE, paragraphe 224.
[3209] CE, PCE, paragraphe 673; CE, réponse à la question n° 65 du Groupe spécial.
[3210] CE, réponse à la question n° 65 du Groupe spécial.
[3211] CE, PCE, paragraphe 673.
[3212] États-Unis, DCE, paragraphe 228.
[3213] États-Unis, DCE, paragraphe 228.
[3214] Contrat britannique concernant l'A380, article 20, annexe 4, pièce US-79 (RCC).
[3215] Contrat allemand concernant l'A380, section 14, pièce US-72 (RCC).
[3216] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.75.

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

aux exportations".[3217] Premièrement, les Communautés européennes notent que les revenus d'Airbus sont générés pour l'essentiel par les ventes de LCA et qu'entre 83 et 85 pour cent du prix brut est payé à la livraison. Selon les Communautés européennes, il en résulte que les livraisons d'aéronefs sont l'indication la plus fiable qu'il y aura des flux de liquidités suffisants pour effectuer des remboursements, ce qui donne à Airbus et aux États membres des CE une forte incitation commerciale à faire coïncider le moment des remboursements avec la livraison de LCA.[3218] Deuxièmement, les Communautés européennes estiment que le fait de faire coïncider le moment des remboursements avec les livraisons répartit les risques entre Airbus et les gouvernements des États membres des CE conformément aux risques acceptés par chaque partie. Un calendrier de remboursement fondé sur des dates de remboursement fixées au moment où les contrats ont été conclus conduirait à une répartition des risques différente de celle qui a été convenue entre les parties.[3219] Par conséquent, les Communautés européennes font valoir que les pouvoirs publics liés à Airbus sont convenus d'autoriser les remboursements à la livraison – "non pas pour pousser Airbus à exporter, mais pour tenir compte des besoins de trésorerie de la société et répartir les risques".[3220]

7.672 Selon les Communautés européennes, la validité commerciale des deux "contre-explications" qu'elles avancent est confirmée par le fait que les fournisseurs partageant les risques d'Airbus utilisent la même structure de modalités de remboursement que les gouvernements des États membres des CE.[3221] Les Communautés européennes soulignent que ces prêteurs commerciaux "ne s'intéressent qu'à leur rentabilité, et non à la question de savoir si cette rentabilité est garantie par des exportations plutôt que par des ventes intérieures".[3222] À leur avis, le "fait que certaines livraisons donnent lieu à une exportation n'était pas la raison pour laquelle les parties ont élaboré les modalités de remboursement {des contrats d'AL/FEM} en fonction des livraisons. En fait, les exportations sont une caractéristique incidente qui résulte d'un facteur exogène – la demande du marché, qui transforme Airbus et Boeing en entreprises à vocation exportatrice".[3223] Par conséquent, les Communautés européennes estiment que les motivations des États membres des CE pour utiliser les livraisons comme déclencheur des remboursements étaient fondées sur les mêmes considérations commerciales légitimes que celles qui motivaient les acteurs du marché, et non sur un désir d'accorder des subventions subordonnées aux exportations.

7.673 Les États-Unis font observer qu'aucune des deux "contre-explications" des Communautés européennes ne traite du niveau des ventes sur lequel l'AL/FEM doit être remboursée, même si, à leur avis, il s'agit d'un élément essentiel de l'obligation contractuelle d'Airbus qui démontre que l'AL/FEM est octroyée en échange d'un engagement d'Airbus, qui ne peut être rempli que si elle exporte. En outre, les États-Unis allèguent que les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve pour étayer leurs affirmations.[3224] En tout état de cause, les États-Unis estiment que même si les motivations des gouvernements des États membres des CE n'étaient pas liées aux exportations lorsqu'ils ont accepté les modalités de remboursement énoncées dans les contrats d'AL/FEM, l'"existence possible de motivations additionnelles non liées aux exportations qui pourraient (selon les

[3217] CE, PCE, paragraphes 657 à 666; CE, PDONC, paragraphe 80; CE, DDONC, paragraphe 157; CE, réponse à la question n° 217 du Groupe spécial; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 217 du Groupe spécial.
[3218] CE, PCE, paragraphe 659.
[3219] CE, PCE, paragraphes 662 et 663.
[3220] CE, réponse à la question n° 217 du Groupe spécial.
[3221] CE, PCE, paragraphes 660 et 664; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 217 du Groupe spécial.
[3222] CE, DDONC, paragraphe 157.
[3223] CE, PCE, paragraphe 665.
[3224] États-Unis, réponse à la question n° 217 du Groupe spécial.

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

CE) expliquer la conception des obligations d'Airbus … ne rompt pas le lien entre l'octroi de {l'AL/FEM} et les exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues".[3225]

7.674 Citant le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Canada – Aéronefs*, les États-Unis rappellent que "{l}e rapport de subordination, entre la subvention et les résultats à l'exportation, doit être *déduit*{} de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention, dont aucun ne sera probablement à lui seul déterminant dans un cas donné".[3226] Selon les États-Unis, "la configuration globale des faits" peut comprendre "les déclarations officielles des pouvoirs publics faisant état du motif de l'octroi des subventions".[3227] Dans le présent différend, les États-Unis allèguent qu'ils ont fourni de nombreux éléments de preuve démontrant que l'accroissement des exportations figurait parmi les motivations des pouvoirs publics liés à Airbus qui les ont poussés à octroyer une AL/FEM. En particulier, les États-Unis attirent l'attention sur:

a) la déclaration du Premier Ministre français, M. Lionel Jospin, selon laquelle les pouvoirs publics français "donneron{t} les moyens à Airbus de gagner la bataille contre Boeing"[3228];

b) la déclaration des pouvoirs publics britanniques, lors de l'annonce de l'octroi d'une AL/FEM pour l'A380, selon laquelle "{e}n 25 ans la part d'Airbus dans le marché de la production d'aéronefs civils a atteint 55 pour cent et Airbus contribue à la balance commerciale du Royaume-Uni à hauteur de 1 milliard de livres"[3229];

c) la déclaration du Premier Ministre britannique lors de l'inauguration de l'A380, selon laquelle "{l}es gains en matière d'exportations s'élèveront à des milliards de livres"[3230];

d) le communiqué publié par les Ministres des pouvoirs publics liés à Airbus lors du salon de l'aéronautique de Farnborough de juillet 2006, dans lequel ils "ont 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"[3231];

e) l'identification dans le contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A380 de **[***]**[3232];

f) la reconnaissance dans le préambule du contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A340-500/600 que **[***]**[3233];

g) la déclaration d'Airbus, dans la demande qu'elle a présentée aux pouvoirs publics allemands afin d'obtenir une AL/FEM pour l'A380, selon laquelle l'un des avantages de la fourniture de l'AL/FEM demandée serait un **[***]**[3234]; et

---

[3225] États-Unis, réponse à la question n° 217 du Groupe spécial.

[3226] États-Unis, réponse à la question n° 217 du Groupe spécial, citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167 (italique dans l'original; souligné par les États-Unis).

[3227] États-Unis, réponse à la question n° 217 du Groupe spécial, citant la déclaration orale de l'Australie en tant que tierce partie, paragraphe 10.

[3228] Pièce US-1, examinée dans États-Unis, PCE, paragraphes 1 et 92.

[3229] Pièce US-360.

[3230] Pièce US-361.

[3231] Pièce US-63.

[3232] Contrat espagnol concernant l'A380, pièce US-73 (RCC).

[3233] Contrat espagnol concernant l'A340-500/600, pièce US-37 (RCC).

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

h) d'autres éléments de preuve que les Communautés européennes ont désignés comme RCES.[3235]

7.675 À notre avis, la motivation des pouvoirs publics pour accorder une subvention donnée, dans la mesure où elle peut être établie à partir des éléments de preuve et des arguments présentés par les parties au différend, sera très pertinente pour évaluer si l'octroi d'une subvention était subordonné en fait aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. En l'espèce, les États-Unis ont présenté des éléments de preuve indiquant des motivations allégués dont ils estiment, à la lumière de tous les faits et circonstances, qu'ils démontrent que la conclusion des contrats d'AL/FEM contestés était subordonnée en fait aux résultats à l'exportation prévus. Nous examinons la valeur probante de ces éléments de preuve en même temps que le reste des éléments de preuve présentés par les États-Unis dans les paragraphes qui suivent.[3236]

7.676 Indépendamment de nos vues sur la pertinence des motivations qui sous-tendent l'octroi de l'AL/FEM, nous ne pensons pas que les Communautés européennes ont suffisamment démontré que les deux "contre-explications" qu'elles ont présentées expliquent effectivement pourquoi les États membres des CE ont exigé que chacun des contrats d'AL/FEM contestés soit remboursé sur les revenus générés par les ventes de LCA. Premièrement, nous notons que les Communautés européennes n'ont spécifiquement examiné la pertinence des deux "contre-explications" que dans le contexte du contrat britannique concernant l'A380[3237], en indiquant que les mêmes arguments s'appliquaient *mutatis mutandis* aux autres contrats d'AL/FEM contestés.[3238] Deuxièmement, même dans le contexte du contrat britannique d'AL/FEM concernant l'A380, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve étayant les "raisons commerciales" dont elles allèguent qu'elles ont motivé l'octroi d'une AL/FEM par les pouvoirs publics britanniques assortie de modalités de remboursement fondées sur les ventes. Le seul document invoqué par les Communautés européennes est un rapport du Sénat français concernant le soutien accordé par les pouvoirs publics français à la construction aéronautique civile en 1996 et 1997, dont un extrait a été présenté par les États-Unis dans la pièce US-337.[3239] Toutefois, les passages particuliers de ce rapport cités par les Communautés européennes à l'appui de leurs allégations ne se trouvent pas dans l'extrait figurant dans la pièce US-337. En tout état de cause, le rapport du Sénat français est antérieur aux contrats d'AL/FEM des pouvoirs publics français concernant l'A380 et l'A340-500/600. Troisièmement, les Communautés européennes font référence à des éléments de preuve et à des arguments qu'elles ont présentés concernant les accords de financement "presque identiques" conclus entre Airbus et ses fournisseurs partageant les risques pour montrer que les États membres des CE ont agi conformément aux lois du marché. Toutefois, même si nous devions admettre que ces contrats étaient suffisamment comparables aux contrats d'AL/FEM en cause (ce que nous ne faisons pas)[3240], il ne s'ensuit pas automatiquement que les États membres des CE et les fournisseurs partageant les risques avaient les mêmes objectifs lorsqu'ils ont accepté de financer le développement de l'A380 selon des modalités de remboursement subordonnées aux ventes.

7.677 En tout état de cause, même à supposer pour les besoins de l'argumentation que les gouvernements des États membres des CE aient accepté les modalités de remboursement particulières

---

[3234] Pièce US-357 (RCC).

[3235] États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 34 à 36 et 55; États-Unis, DDOC, paragraphes 5 et 6.

[3236] *Voir* les paragraphes 7.679 à 7.690 ci-dessous.

[3237] CE, PCE, paragraphes 657 à 666.

[3238] CE, PCE, paragraphe 614.

[3239] Collin (Yvon), *Rapport du Sénat n° 367 (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*, pièce US-337A.

[3240] *Voir* le paragraphe 7.480 ci-dessus.

énoncées dans les contrats d'AL/FEM pour des raisons commerciales, ce seul fait ne réglerait pas la question de savoir si l'octroi des subventions AL/FEM était subordonné en fait aux résultats à l'exportation, parce que ces motivations devraient être examinées conjointement avec tous les autres faits et circonstances pertinents. À cet égard, nous rappelons que "{l}e rapport de subordination, entre la subvention et les résultats à l'exportation, doit être *déduit*{} de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention, dont aucun ne sera probablement à lui seul déterminant dans un cas donné".[3241] En outre, nous notons que l'article 3.1 a) de l'Accord SMC dispose que la subordination aux exportations peut être la condition exclusive régissant l'octroi d'une subvention prohibée ou peut figurer "parmi plusieurs autres conditions".[3242] Par conséquent, même si nous devions accepter les "contre-explications" présentées par les Communautés européennes, cela n'empêcherait pas nécessairement de constater qu'il y a subordination aux résultats à l'exportation s'il pouvait être déduit de la "configuration globale des faits" qu'au moins l'une des conditions ou raisons de l'octroi de l'AL/FEM était la prévision de résultats à l'exportation.

7.678 Passant à l'échange des engagements proprement dits, nous notons qu'en vertu de chacun des sept contrats d'AL/FEM en cause, Airbus était tenue de rembourser le principal prêté et les intérêts sur le produit de la vente d'un nombre spécifié de LCA développés avec le financement fourni par les États membres des CE. Bien que le texte des dispositions relatives au remboursement soit neutre quant à l'origine des ventes exigées, il ressort clairement de divers renseignements que pour atteindre le niveau de ventes nécessaire pour rembourser intégralement chaque prêt, Airbus devait réaliser un nombre important d'exportations.[3243] Les exportations n'étaient donc pas simplement accessoires par rapport au remboursement intégral des prêts; et elles ne pouvaient pas être remplacées par des ventes intérieures pour atteindre le nombre de ventes nécessaires pour rembourser intégralement les prêts. En outre, s'il est vrai que les contrats n'imposent à Airbus aucune obligation de réaliser des ventes, les Communautés européennes ont expliqué que les États membres des CE escomptaient que leurs contributions au titre de l'AL/FEM seraient remboursées intégralement et atteindraient leur objectif de rentabilité.[3244] D'ailleurs, les Communautés européennes font valoir que les taux de rentabilité contractuels pertinents devraient être calculés sur la base du fait que les États membres des CE escomptaient un remboursement intégral sur le nombre de ventes de LCA prédit dans les analyses de rentabilité d'Airbus pour chacun des modèles de LCA pertinents.[3245] Les États membres des CE savaient aussi qu'Airbus était une société très axée sur les exportations.[3246] Il s'ensuit que les États membres des CE doivent avoir compté sur le fait qu'Airbus réaliserait des ventes de LCA qui

---

[3241] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167 (italique dans l'original; non souligné dans l'original).

[3242] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 111 (non souligné dans l'original).

[3243] Contrat français concernant l'A380, pièces US-358 et US-365 (RCC); États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 39 à 41. Contrat allemand concernant l'A380, pièces US-358 et US-72 (RCC). Contrat espagnol concernant l'A380, pièces US-358 et US-73 (RCC). Contrat britannique concernant l'A380, pièces US-358 et US-79 (RCC); États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphe 42. Contrat français concernant l'A340-500/600, pièce US-36 (RCC); États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 50 à 53, pièce DS316-EC-HSBI-0001143; États-Unis, DDOC, Appendice RCES, paragraphes 2 à 7. Contrat espagnol concernant l'A340-500/600, pièces US-37 (RCC), US-366 et US-367. Contrat français concernant l'A330-200, pièce US-78 (RCC); États-Unis, PCE, Appendice RCES, paragraphes 57 à 60; États-Unis, DDOC, Appendice RCES, paragraphes 2 à 7.

[3244] CE, PCE, paragraphe 638.

[3245] *Voir aussi* les paragraphes 7.404 à 7.406 ci-dessus.

[3246] En formulant cette observation, nous reconnaissons que conformément à la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, "{l}e simple fait qu'une subvention est accordée à des entreprises qui exportent ne sera pas pour cette seule raison considéré comme une subvention à l'exportation au sens de {l'article 3.1 a)}". Par conséquent, nous tenons compte de la vocation exportatrice d'Airbus en conjonction avec les autres éléments de preuve qui nous ont été présentés.

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

comprendraient nécessairement un nombre important d'exportations lorsqu'elles ont conclu les contrats d'AL/FEM. Cela signifie que les États membres des CE, escomptant bien être remboursés, doivent avoir jugé avec un degré élevé de certitude qu'il résulterait de l'octroi d'une AL/FEM qu'Airbus réaliserait ces ventes à l'exportation. À notre avis, sans être déterminant, cet élément de preuve étaye le point de vue selon lequel l'octroi d'une AL/FEM selon des modalités de remboursement subordonnées aux ventes était "conditionné", au moins en partie, par les exportations ou recettes d'exportation prévues par les États membres des CE ou "dépendait pour exister", au moins en partie, des exportations ou recettes d'exportation prévues par les États membres des CE.

Autres éléments de preuve "additionnels"

7.679 Nous rappelons qu'en plus des éléments de preuve démontrant que chacun des contrats d'AL/FEM donnait lieu à un échange d'engagements entre Airbus et les États membres des CE, les États-Unis attirent l'attention sur divers autres renseignements et éléments de preuve dont ils allèguent qu'ils confirment l'existence du "lien" allégué entre chacune des subventions et les exportations ou recettes d'exportation prévues par les États membres des CE.

7.680 En commençant par l'A380, nous constatons que les éléments de preuve additionnels présentés par les États-Unis concernant l'AL/FEM de l'Allemagne sont convaincants. En particulier, le préambule du contrat d'AL/FEM montre que les pouvoirs publics allemands étaient **[***]**. En outre, l'article 2.5 du contrat oblige Airbus Deutschland **[***]**.[3247] De plus, l'article 12 du contrat d'AL/FEM dispose que les pouvoirs publics allemands auraient le droit de **[***]**. L'article 12 envisage aussi que les pouvoirs publics allemands peuvent **[***]**. Nous estimons que, pris conjointement avec les éléments de preuve présentés par les États-Unis concernant l'échange d'engagements entre Airbus et les pouvoirs publics allemands, les éléments de preuve examinés dans le présent paragraphe démontrent que la conclusion du contrat allemand d'AL/FEM concernant l'A380 a effectivement été *conditionnée* ou *motivée*, au moins en partie, par les prévisions des pouvoirs publics allemands en matière d'exportations.[3248]

7.681 Nous constatons aussi que les éléments de preuve additionnels présentés par les États-Unis au sujet du contrat espagnol concernant l'A380 sont convaincants. En particulier, nous notons que le sixième paragraphe du préambule cité par les États-Unis indique expressément que le soutien accordé par les pouvoirs publics espagnols au projet concernant l'A380 était **[***]**.[3249] Le septième paragraphe du préambule indique ensuite que le **[***]**.[3250] Nous estimons que, pris conjointement avec les éléments de preuve présentés par les États-Unis concernant l'échange d'engagements entre Airbus et les pouvoirs publics espagnols, les éléments de preuve examinés dans le présent paragraphe démontrent que la conclusion du contrat espagnol d'AL/FEM concernant l'A380 a effectivement été

[3247] Pièce US-72 (RCC) (pas d'italique dans l'original).

[3248] Pour parvenir à cette conclusion, nous avons examiné tous les faits et circonstances entourant l'octroi à Airbus des subventions AL/FEM allemandes pour l'A380, que les parties ont présentés et fait valoir. Nous avons aussi pris en compte l'observation des États-Unis selon laquelle les Communautés européennes n'avaient pas fourni de copie d'une quelconque "appréciation critique du projet" réalisée par les pouvoirs publics allemands pour l'A380, alors qu'il leur avait été demandé de fournir une copie des documents relatifs à "une quelconque appréciation critique du projet" dans la question n° 13 f) posée par le facilitateur au cours du processus prévu à l'Annexe V. Nous estimons que dans la mesure où de tels éléments de preuve ne sont pas mentionnés expressément dans le présent paragraphe à l'appui de notre conclusion, cela n'enlève rien aux allégations des États-Unis ou à nos constatations concernant cette mesure d'AL/FEM.

[3249] "Exponen Sexto".

[3250] "Exponen Séptimo".

conditionnée ou *motivée*, au moins en partie, par les prévisions des pouvoirs publics espagnols en matière d'exportations.[3251]

7.682 S'agissant du contrat britannique concernant l'A380, les États-Unis identifient divers éléments de preuve dont ils font valoir qu'ils étayent leur thèse. Parmi ceux-ci figure une déclaration qui aurait été faite par le Premier Ministre, M. Blair, en janvier 2005, lorsqu'il a pris la parole à l'occasion du baptême de l'A380, selon laquelle "{l}es gains en matière d'exportations s'élèveront à des milliards de livres".[3252] De plus, les États-Unis attirent l'attention sur un communiqué de presse publié par le Département britannique du commerce et de l'industrie en mars 2000 annonçant que les pouvoirs publics britanniques avaient accepté d'investir 530 millions de livres dans le projet concernant l'A380, et expliquant qu'"en 25 ans la part d'Airbus dans le marché de la production d'aéronefs civils a{vait} atteint 55 pour cent et Airbus contribu{ait} à la balance commerciale du Royaume-Uni à hauteur de 1 milliard de livres".[3253] À elles seules, nous estimons que ces déclarations n'ont qu'une valeur probante relativement faible. Ayant consacré des fonds publics importants au projet concernant l'A380, il est tout à fait naturel à notre avis de voir que des dirigeants publics soulignent, dans leurs déclarations publiques, les avantages perçus de la participation des pouvoirs publics au projet Airbus, dont en l'espèce, les pouvoirs publics britanniques escomptaient qu'il donnerait lieu à des exportations. Par conséquent, lorsqu'elles sont lues isolément, les deux déclarations ci-dessus offrent peu d'éléments à l'appui des arguments des États-Unis.

7.683 Les États-Unis se fondent aussi sur la déclaration et la garantie formulée par BAE Systems à l'article 3 du contrat britannique d'AL/FEM selon laquelle **[***]**.[3254] Les États-Unis allèguent que les Communautés européennes ont refusé de fournir une copie du **[***]** de BAE Systems. Toutefois, ils font observer qu'eu égard à **[***]** d'Airbus Deutschland, les pouvoirs publics allemands étaient parfaitement conscients que des exportations étaient prévues, et en ont tenu compte, lorsqu'ils ont décidé d'accorder une AL/FEM. Vu le refus allégué des Communautés européennes de fournir une copie de **[***]** de BAE Systems, les États-Unis demandent au Groupe spécial de tirer la "déduction logique … que **[***]**".[3255] À notre avis, la garantie offerte par BAE Systems est importante car elle montre que les pouvoirs publics britanniques se sont fondés contractuellement sur l'exactitude des déclarations (et en particulier **[***]**) formulées par BAE Systems dans sa demande d'AL/FEM lorsqu'ils ont accordé l'AL/FEM pour l'A380. Par conséquent, dans l'ensemble, bien que cela ne soit pas aussi clair que dans le cas des contrats allemand et espagnol concernant l'A380, nous estimons que, prises conjointement avec les éléments de preuve présentés par les États-Unis concernant l'échange d'engagements entre Airbus et les pouvoirs publics britanniques, la garantie contractuelle et les deux déclarations susmentionnées démontrent que la conclusion du contrat britannique d'AL/FEM

[3251] Pour parvenir à cette conclusion, nous avons examiné tous les faits et circonstances entourant l'octroi à Airbus des subventions AL/FEM espagnoles pour l'A380, que les parties ont présentés et fait valoir. Nous avons aussi pris en compte l'observation des États-Unis selon laquelle les Communautés européennes n'avaient pas fourni de copie d'une quelconque "appréciation critique du projet" réalisée par les pouvoirs publics espagnols pour l'A380, alors qu'il leur avait été demandé de fournir une copie des documents relatifs à "une quelconque appréciation critique du projet" dans la question n° 13 f) posée par le facilitateur au cours du processus prévu à l'Annexe V. Nous estimons que dans la mesure où de tels éléments de preuve ne sont pas mentionnés expressément dans le présent paragraphe à l'appui de notre conclusion, cela n'enlève rien aux allégations des États-Unis ou à nos constatations concernant cette mesure d'AL/FEM.

[3252] Pièce US-361.

[3253] Pièce US-360.

[3254] Article 3.1.4, contrat britannique d'AL/FEM concernant l'A380, pièce US-79 (RCC).

[3255] États-Unis, DCE, paragraphes 169 à 171. Comme nous l'avons déjà fait observer, les questions posées par le facilitateur au cours du processus prévu à l'Annexe V ne demandaient pas spécifiquement aux Communautés européennes de fournir des copies des demandes d'AL/FEM pour l'A380.

concernant l'A380 a effectivement été *conditionnée* ou *motivée*, au moins en partie, par les prévisions des pouvoirs publics britanniques en matière d'exportations.[3256]

7.684 Enfin, pour ce qui concerne l'A380, les États-Unis font référence à quatre dispositions du contrat français concernant l'A380 et à une déclaration qu'aurait faite le Premier Ministre français, M. Lionel Jospin, en mars 2000, comme éléments de preuve additionnels à l'appui de leur thèse selon laquelle le contrat français d'AL/FEM concernant l'A380 est une subvention à l'exportation prohibée. La première disposition contractuelle invoquée par les États-Unis est l'article 6.1. Cette disposition établit essentiellement les obligations de remboursement d'Airbus, en stipulant qu'Airbus doit effectuer des remboursements **[***]**. Nous voyons mal ce que cela ajoute de plus à l'article 6.2 et 6.3, sur lequel les États-Unis se fondent pour démontrer l'existence de l'échange d'engagements. Les autres dispositions contractuelles présentées par les États-Unis à l'appui de leur plainte prescrivent à Airbus de **[***]** (article 1.3); **[***]** (article 8.2); et confèrent aux pouvoirs publics le droit de **[***]** si Airbus manque à ses obligations (article 9.1). À notre avis, ces dispositions doivent être interprétées comme concernant le bon avancement du programme de l'A380, dans le sens du développement de l'A380 et de la conduite du projet au stade où l'aéronef en question sera prêt pour la production commerciale et la vente. Les éléments de preuve et les arguments présentés par les États-Unis ne nous ont pas convaincus qu'un sens plus large devrait être donné aux **[***]**, qui comprendrait l'atteinte ou le maintien d'un niveau de livraisons ou d'exportations de LCA. Par conséquent, nous convenons avec les Communautés européennes que les dispositions du contrat français concernant l'A380 qui sont invoquées par les États-Unis n'étayent pas leur plainte.

7.685 Le seul autre élément de preuve additionnel spécifique invoqué par les États-Unis est la déclaration qui aurait été faite par le Premier Ministre français, M. Lionel Jospin, en mars 2000, lorsque, répondant à des questions au Parlement français, il aurait dit que "nous donnerons les moyens à Airbus de gagner la bataille contre Boeing dans la compétition mondiale".[3257] La question posée au Premier Ministre n'est pas communiquée. Toutefois, l'article dit ensuite qu'"avec la création … {d'}EADS … Jospin {et} son gouvernement et ses partenaires européens s'étaient engagés à construire une grande industrie européenne de l'aéronautique". Il explique aussi qu'Airbus était "en voie d'obtenir un soutien public, sous la forme de prêts à faible taux d'intérêt" pour l'A380. Nous ne pensons pas que cette déclaration ajoute grand-chose aux éléments à l'appui des allégations des États-Unis concernant l'existence d'une subvention subordonnée aux exportations. Par conséquent, dans l'ensemble, eu égard à la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de l'AL/FEM française pour l'A380, y compris les éléments de preuve présentés par les États-Unis concernant l'échange d'engagements entre Airbus France et les pouvoirs publics français, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que l'octroi d'une AL/FEM par les pouvoirs publics français avait été *conditionné* ou *motivé*, même en partie, par leur prévision en matière d'exportations.

7.686 Passant à l'octroi d'une AL/FEM pour l'A340-500/600 par les pouvoirs publics français, les États-Unis font référence à quatre dispositions du contrat français concernant l'A340-500/600, ainsi qu'à certains renseignements figurant dans l'appréciation critique du projet réalisée par les pouvoirs publics français, comme éléments de preuve additionnels à l'appui de leur thèse selon laquelle cette mesure est une subvention à l'exportation prohibée. Trois de ces dispositions sont très semblables aux articles 6.1, 1.3 et 9.1 du contrat français concernant l'A380 dans la mesure où elles imposent des obligations de remboursement et d'établissement de rapports à Airbus et confèrent aux pouvoirs

[3256] Pour parvenir à cette conclusion, nous avons examiné tous les faits et circonstances entourant l'octroi à Airbus des subventions AL/FEM britanniques pour l'A380, que les parties ont présentés et fait valoir. Nous estimons que dans la mesure où de tels éléments de preuve ne sont pas mentionnés expressément dans le présent paragraphe à l'appui de notre conclusion, cela n'enlève rien aux allégations des États-Unis ou à nos constatations concernant cette mesure d'AL/FEM.

[3257] Pièce US-1.

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

publics français le droit de résilier le contrat en cas de manquement. En particulier, l'article 7 prescrit à Airbus de **[***]**; en vertu de l'article 9, Airbus doit **[***]**; et l'article 10 confère aux pouvoirs publics le droit de **[***]** si Airbus manque à ses obligations. Nous sommes enclins à convenir avec les Communautés européennes que ces dispositions n'étayent pas la position des États-Unis. Les États-Unis invoquent aussi l'annexe 5 du contrat concernant l'A340-500/600, qui prescrit à Airbus **[***]**. Ici aussi, nous voyons mal comment cette obligation, à elle seule ou prise conjointement avec les éléments de preuve relatifs à l'échange d'engagements, démontre que l'octroi d'une AL/FEM par les pouvoirs publics français pour l'A340-500/600 a été *conditionné* ou *motivé* par leur prévision en matière de résultats à l'exportation. De même, nous ne sommes pas convaincus par les renseignements mentionnés par les États-Unis dans l'Appendice RCES de leur première communication écrite concernant l'appréciation critique du projet réalisée par les pouvoirs publics français. À notre avis, ces renseignements n'avancent pas la cause des États-Unis sur la question de la subordination. Par conséquent, dans l'ensemble, eu égard à la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de l'AL/FEM française pour l'A340-500/600, y compris les éléments de preuve présentés par les États-Unis concernant l'échange d'engagements entre Aérospatiale et les pouvoirs publics français, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que l'octroi d'une AL/FEM par les pouvoirs publics français pour l'A340-500/600 avait été *conditionné* ou *motivé*, même en partie, par leur prévision en matière d'exportations.

7.687 Les États-Unis font référence à deux dispositions du contrat espagnol concernant l'A340-500/600 comme éléments de preuve additionnels à l'appui de leur thèse selon laquelle cette mesure est une subvention à l'exportation prohibée. En particulier, les États-Unis invoquent le premier paragraphe du préambule, dont la partie pertinente est ainsi libellée **[***]**. Les États-Unis soulignent que ce même paragraphe dit ensuite ce qui suit: **[***]**. Ils font valoir que cette dernière déclaration signifie qu'en octroyant une AL/FEM pour l'A340-500/600, les pouvoirs publics espagnols étaient **[***]**.[3258] À notre avis, lorsqu'elles sont lues conjointement, les deux déclarations faites dans le premier paragraphe du préambule ressemblent (mais ne sont pas identiques) à celles qui sont faites dans le contrat espagnol concernant l'A380. L'une des différences est que contrairement aux déclarations figurant dans le contrat espagnol concernant l'A380 qui ont été mentionnées par les États-Unis, ces déclarations n'exposent pas explicitement la justification donnée par les pouvoirs publics espagnols de la conclusion du contrat concernant l'A340-500/600. En outre, il est clair que les renseignements mentionnés sont **[***]** dans le but d'arriver à la conclusion que **[***]**. En plus du texte du préambule, les États-Unis invoquent l'article premier du contrat espagnol concernant l'A340-500/600. Toutefois, selon la lecture que nous en faisons, cet article répète simplement l'obligation de CASA de **[***]**. Ici aussi, nous voyons mal comment cette obligation, à elle seule ou prise conjointement avec les éléments de preuve concernant l'échange d'engagements, démontre que l'octroi d'une AL/FEM par les pouvoirs publics espagnols pour l'A340-500/600 a été *conditionné* ou *motivé* par les résultats à l'exportation qu'ils prévoyaient. Par conséquent, eu égard à la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de l'AL/FEM espagnole pour l'A340-500/600, y compris les éléments de preuve présentés par les États-Unis concernant l'échange d'engagements entre CASA et les pouvoirs publics espagnols, nous concluons que les États-Unis n'ont pas démontré que l'octroi d'une AL/FEM par les pouvoirs publics espagnols pour l'A340-500/600 avait été *conditionné* ou *motivé*, même en partie, par leur prévision en matière d'exportations.

7.688 Enfin, s'agissant de l'octroi d'une AL/FEM par la France pour l'A330-200, les États-Unis font état de quatre dispositions du contrat français et de certains renseignements figurant dans l'appréciation critique du projet réalisée par les pouvoirs publics français comme éléments de preuve additionnels à l'appui de leur thèse selon laquelle cette mesure est une subvention à l'exportation prohibée. Les dispositions énoncent essentiellement les mêmes obligations que celles que les États-Unis invoquent dans le contexte du contrat français concernant l'A340-500/600. En particulier,

[3258] États-Unis, DCE, paragraphes 200 et 201.

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

l'article 6 prescrit à Airbus de **[***]**; en vertu de l'article 7, Airbus doit **[***]**; l'article 8 confère aux pouvoirs publics le droit de **[***]** si Airbus manque à ses obligations; et, en vertu de l'annexe 5, Airbus doit **[***]**. Comme pour le contrat français concernant l'A340-500/600, nous sommes enclins à convenir avec les Communautés européennes que ces dispositions n'étayent pas la position des États-Unis, que ce soient à elles seules ou prises conjointement avec les éléments de preuve concernant l'échange d'engagements. Les renseignements mentionnés par les États-Unis dans l'Appendice RCES de leur première communication écrite concernant l'appréciation critique du projet réalisée par les pouvoirs publics français n'avancent pas non plus leur cause sur la question de la subordination. Par conséquent, eu égard à la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi d'une AL/FEM par la France pour l'A340-500/600, y compris les éléments de preuve présentés par les États-Unis concernant l'échange d'engagements entre Aérospatiale et les pouvoirs publics français, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que l'octroi d'une AL/FEM par les pouvoirs publics français avait été *conditionné* ou *motivé*, même en partie, par leur prévision en matière d'exportations.

Conclusion

7.689 Ayant soigneusement examiné les éléments de preuve et les arguments connexes présentés par les parties concernant chacune des mesures d'AL/FEM contestées, nous constatons que les États-Unis ont démontré que les contrats allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 constituaient des subventions à l'exportation prohibées au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC. Toutefois, nous estimons que les États-Unis n'ont pas démontré que l'octroi des autres subventions AL/FEM contestées était subordonné en fait aux résultats à l'exportation prévus, au sens des mêmes dispositions.

7.690 Les Communautés européennes ont fait valoir dans le présent différend que si l'"interprétation que font les États-Unis du critère juridique {était} acceptée, des constatations de l'existence de subventions subordonnées aux exportations seraient plus probables dans le cas de petites économies ou d'économies tributaires des exportations … ou dans le cas de marchés mondiaux, tels que les divers types de LCA commercialisés par Airbus et Boeing".[3259] Toutefois, nous notons que les États-Unis ont expliqué clairement qu'ils ne considéraient pas que la notion de subordination aux exportations variait en fonction de la taille d'une économie, de sa dépendance à l'égard des exportations ou du degré auquel le marché du produit subventionné, selon les allégations, est mondialisé.[3260] En outre, nous n'admettons pas que le scénario présenté par les Communautés européennes soit une conséquence de nos constatations au sujet des mesures d'AL/FEM de l'Allemagne, de l'Espagne et du Royaume-Uni pour l'A380. En fait, même si les sept contrats d'AL/FEM contestés ont été conclus dans le but de financer le développement d'un produit mondialisé fabriqué par une société à vocation exportatrice pour un marché essentiellement mondial et qu'ils ont été assujettis à des modalités de remboursement subordonnées aux ventes qui ne pouvaient être respectées que si Airbus réalisait un nombre important d'exportations, nous avons constaté que les États-Unis ont démontré que seulement trois des mesures contestées constituaient des subventions dont l'octroi était subordonné en fait aux résultats à l'exportation prévus. Notre conclusion selon laquelle les contrats allemand, espagnol et britannique d'AL/FEM concernant l'A380 étaient des subventions à l'exportation prohibées est fondée sur ce que nous avons déduit objectivement de la "configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention".[3261] Ces faits 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

[3259] CE, DCE, paragraphe 229.
[3260] États-Unis, réponse à la question n° 11 du Groupe spécial.
[3261] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.

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

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.[3262]

7.691 Nous passons maintenant à l'examen de la deuxième allégation des États-Unis concernant ces mesures, à savoir que les contrats d'AL/FEM concernant l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200 constituent des subventions subordonnées *en droit* aux résultats à l'exportation prévus, au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

iii) Question de savoir si les mesures d'AL/FEM constituent des subventions qui sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation prévus

7.692 En plus d'alléguer que l'octroi d'une AL/FEM pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200 était subordonné *en fait* aux résultats à l'exportation prévus, au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, les États-Unis allèguent que les mêmes mesures étaient aussi subordonnées *en droit* aux résultats à l'exportation prévus, au sens des mêmes dispositions juridiques. Les États-Unis présentent cette allégation additionnelle en formulant essentiellement le même argument juridique que celui qu'ils ont utilisé pour présenter leurs allégations de subordination en fait aux exportations, à savoir que chacune des sept mesures d'AL/FEM est une subvention à l'exportation prohibée parce qu'elle consiste en i) l'octroi ou le maintien d'une subvention; ii) qui est lié aux; iii) exportations ou recettes d'exportation prévues.[3263]

7.693 Les États-Unis rappellent que dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a indiqué que le critère juridique exprimé par le terme "subordonné" à l'article 3.1 a) de l'Accord SMC est le même pour les subventions qui sont subordonnées en droit et celles qui sont subordonnées en fait, mais que le type d'élément de preuve qui peut être employé pour démontrer l'existence des deux types de subordination aux exportations est différent.[3264] Par conséquent, pour présenter leur allégation selon laquelle l'octroi de chacune des mesures d'AL/FEM contestées était subordonné *en droit* aux résultats à l'exportation prévus, les États-Unis se fondent essentiellement sur les mêmes éléments de preuve que ceux que nous avons examinés ci-dessus pour établir que l'octroi d'une AL/FEM donnait lieu à l'octroi d'une subvention, et que les États membres des CE concernés prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation au moment où l'AL/FEM a été octroyée.[3265] Toutefois, comme il s'agit d'une allégation de subordination *en droit*, les États-Unis mettent davantage l'accent sur les modalités et conditions des contrats d'AL/FEM contestés pour étayer leur argument selon lequel l'octroi des subventions était subordonné *en droit* aux résultats à l'exportation prévus. À cet égard, ils font valoir que les modalités et conditions de chacun des contrats d'AL/FEM contestés étayent implicitement leur allégation parce que, lorsqu'elles sont examinées à la lumière du nombre de ventes de LCA dont les gouvernements des États membres des CE escomptaient la réalisation en Europe et à l'étranger, celles-ci démontrent que les "termes effectivement employés" dans ces contrats – en particulier, les modalités contractuelles liant l'octroi d'une AL/FEM au remboursement sur un nombre spécifique de ventes de LCA – ont "nécessairement pour conséquence" que l'octroi d'une AL/FEM est subordonné *en droit* aux résultats à l'exportation prévus.[3266]

[3262] *Voir* les paragraphes 7.680 à 7.683 ci-dessus.

[3263] États-Unis, PCE, paragraphe 343.

[3264] États-Unis, PCE, paragraphe 327, citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.

[3265] États-Unis, PCE, paragraphes 344 à 351; 361 à 371; 377 à 382; États-Unis, DCE, paragraphes 137 à 140.

[3266] *Voir* le paragraphe 7.585.

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

7.694 Les Communautés européennes rejettent l'allégation des États-Unis, en invoquant bon nombre des mêmes arguments juridiques et factuels qu'elles ont soulevés dans le contexte de l'allégation des États-Unis concernant la subordination en fait aux exportations. De plus, dans la mesure où les États-Unis présentent leur plainte en se fondant sur des documents et des renseignements qui ne figurent pas dans le texte des mesures contestées, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de rejeter les allégations des États-Unis au motif qu'il ne s'agit pas d'allégations de subordination *en droit* correctement constituées.[3267]

7.695 Telle que nous l'avons comprise, la plainte des États-Unis soulève deux questions liminaires qui, à notre avis, doivent être résolues avant que nous puissions en évaluer le bien-fondé. Ces deux questions sont les suivantes: i) l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4 envisagent-ils la possibilité de présenter une allégation de subventionnement subordonné en droit aux résultats à l'exportation *prévus*?; et ii) les États-Unis sont-ils en droit d'aller au-delà du texte de l'instrument accordant les subventions AL/FEM pour démontrer que leur octroi était subordonné *en droit* aux résultats à l'exportation prévus?

Subordination en droit aux résultats à l'exportation prévus

7.696 Nous rappelons que l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4 de l'Accord SMC disposent ce qui suit:

> "3.1 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 seule raison considéré comme une subvention à l'exportation au sens de cette disposition.
>
> [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."[3268]

7.697 L'article 3.1 a) mentionne en termes généraux des subventions "subordonnées, en droit ou en fait, … aux résultats à l'exportation". La note de bas de page 4, qui est placée après le mot "fait" à l'article 3.1 a), précise que "{c}ette 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*".[3269] À notre avis, lorsqu'il est lu isolément, le libellé de la note de bas de page 4 semble indiquer que la notion d'exportations ou recettes d'exportation "prévues" est limitée aux allégations de subordination "en fait" aux exportations.

[3267] *Voir* le paragraphe 7.592.
[3268] Non souligné dans l'original.
[3269] Non souligné et pas d'italique dans l'original.

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

7.698 En se fondant sur certaines observations formulées par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Automobiles*, les deux parties ont exprimé l'avis que le critère juridique pour déterminer si une subvention est subordonnée en fait ou en droit aux résultats à l'exportation est le même, et que seul le type d'éléments de preuve qui peut être invoqué diffère. Selon les États-Unis, cela signifie que le texte de l'article 3.1 a) et celui de la note de bas de page 4 n'établissent pas de distinction entre les notions "subordonnées aux" et "lié aux", ainsi qu'entre les notions de "résultats à l'exportation" et d'"exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues" aux fins des deux types d'allégations.[3270] Il apparaît que les Communautés européennes sont d'accord avec les États-Unis.[3271]

7.699 Le passage particulier du rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Automobiles* qui est invoqué par les deux parties indique ce qui suit:

> "Bien que nous n'examinions pas la question de savoir si la subvention en cause est subordonnée "en fait" aux résultats à l'exportation, nous notons que, dans la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a), on a employé les mots "lié aux" comme synonymes de "subordonné" ou "conditionnel". Comme le critère juridique est le même pour la subordination à l'exportation *de facto* et pour la subordination à l'exportation *de jure*, nous estimons qu'un "lien", équivalant à une relation de subordination entre l'octroi de la subvention et l'exportation effective ou prévue, remplit le critère juridique inscrit dans le terme "subordonnées" à l'article 3.1 a) de l'Accord SMC."[3272]

7.700 À notre avis, cette déclaration de l'Organe d'appel visait davantage à expliquer que le critère juridique applicable à la "subordination" ne diffère pas selon qu'il s'agit d'une allégation de subordination en fait ou de subordination en droit, qu'à affirmer que la notion d'exportations ou recettes d'exportation prévues figurant dans la note de bas de page 4 s'applique également aux allégations de subordination en droit et de subordination en fait. Cela dit, lorsqu'elle est lue dans le contexte de la note de bas de page 4, nous convenons avec les parties que la notion de résultats à l'exportation décrite à l'article 3.1 a) peut être interprétée à bon droit comme désignant les exportations ou recettes d'exportation effectives ou *prévues*.

7.701 Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, la note de bas de page 4 précise les circonstances où l'octroi d'une subvention sera subordonné en fait aux résultats à l'exportation aux fins de l'article 3.1 a). Ce rapport de subordination existe lorsque l'octroi d'une subvention est en fait "lié aux" exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues. Ainsi, dans le contexte d'une allégation selon laquelle l'octroi d'une subvention est subordonné en fait aux résultats à l'exportation, la note de bas de page 4 assimile les termes "lié aux" à "subordonné", et "exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues" à "résultats à l'exportation". L'Organe d'appel a indiqué que la note de bas de page 4 ne modifiait pas le critère relatif à la subordination selon qu'il s'agissait d'allégations de subordination en fait ou de subordination en droit des subventions.[3273] En d'autres termes, bien que la note de bas de page 4 ne s'applique pas directement aux allégations de subordination en droit d'une subvention[3274], l'Organe d'appel a interprété cette note comme éclairant la notion de ce qui constitue une subordination aux fins d'une telle allégation. À notre avis, il est

[3270] États-Unis, PCE, paragraphe 327; États-Unis, réponse à la question n° 216 du Groupe spécial.

[3271] CE, PCE, paragraphe 606; CE, réponse à la question n° 216 du Groupe spécial.

[3272] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 107 (note de bas de page omise, non souligné dans l'original).

[3273] *Voir* le paragraphe 7.699 ci-dessus.

[3274] Nous rappelons à cet égard que la note de bas de page 4 limite expressément sa pertinence directe aux situations où "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 …".

également approprié d'interpréter la note de bas de page 4 comme éclairant le sens de l'expression "résultats à l'exportation" aux fins des allégations de subordination en droit d'une subvention au titre de l'article 3.1 a). En conséquence, nous ne voyons rien qui empêche les États-Unis de formuler leur plainte pour subordination en droit aux exportations à l'égard des sept mesures d'AL/FEM au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

Éléments de preuve dont les États-Unis affirment qu'ils démontrent que l'octroi des subventions AL/FEM a été subordonné *en droit* aux résultats à l'exportation prévus

7.702 Dans une large mesure, les éléments de preuve invoqués par les États-Unis pour formuler leur allégation de subordination en droit aux exportations coïncident avec les éléments de preuve qu'ils présentent aux fins de leur allégation de subordination en fait aux exportations. Ainsi qu'il a déjà été indiqué ci-dessus, les États-Unis utilisent essentiellement les mêmes éléments de preuve pour faire valoir que l'octroi d'une AL/FEM donnait lieu à l'octroi d'une subvention, et que les États membres des CE concernés prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation au moment où l'AL/FEM a été accordée. De plus, dans les deux séries d'allégations, les États-Unis se fondent sur les modalités de remboursement subordonnées aux ventes énoncées dans les contrats d'AL/FEM, en conjonction avec les prévisions d'Airbus concernant le marché mondial et les appréciations des projets réalisées par les pouvoirs publics liés à Airbus, pour établir l'existence des éléments de la subordination en droit.[3275] À titre d'exemple, les États-Unis font observer que dans ses prévisions de 2000 concernant le marché mondial, Airbus prévoyait que les compagnies aériennes européennes ne commanderaient que 247 aéronefs de plus de 400 sièges.[3276] Pourtant, le contrat britannique d'AL/FEM concernant l'A380 prescrit à Airbus d'effectuer des remboursements sur **[***]** ventes; le contrat allemand prescrit à Airbus de rembourser sur **[***]** ventes; le contrat français prescrit à Airbus de rembourser sur **[***]** ventes; et le contrat espagnol prescrit à Airbus de rembourser sur **[***]** ventes.[3277] Étant donné une prévision de 247 ventes européennes pour tous les aéronefs de plus de 400 sièges (un segment dont les États-Unis font observer qu'il comprend non seulement l'A380, mais aussi les Boeing 747 et 777-300), les États-Unis affirment que ces nombres se traduisent par des subventions britanniques liées à au moins **[***]** ventes à l'exportation; des subventions allemandes liées à au moins **[***]** ventes à l'exportation; des subventions françaises liées à au moins **[***]** ventes à l'exportation; et des subventions espagnoles liées à au moins **[***]** ventes à l'exportation.[3278] Les États-Unis présentent des éléments de preuve et des arguments semblables au sujet des contrats contestés concernant l'A340-500/600 et l'A330-200.[3279] Par conséquent, les États-Unis font observer que lorsqu'elles sont lues à la lumière des prévisions d'Airbus concernant le marché mondial et des appréciations des projets réalisées par les pouvoirs publics, les dispositions relatives au remboursement subordonné aux ventes de chacun des contrats d'AL/FEM supposent nécessairement un lien avec les résultats à l'exportation.

7.703 Les États-Unis font valoir que l'emploi qu'ils font de documents étrangers aux mesures d'AL/FEM contestées s'appuie sur les observations de l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Automobiles*. En particulier, les États-Unis rappellent que dans le différend *Canada – Automobiles*, l'Organe d'appel a dit qu'une subvention était subordonnée en droit aux résultats à l'exportation non seulement lorsque "l'existence de cette condition peut être démontrée en s'appuyant sur les termes mêmes de la loi, du règlement ou de l'autre instrument juridique pertinent qui constitue la mesure",

[3275] États-Unis, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial.
[3276] Airbus, prévisions concernant le marché mondial pour 2000, page 37, pièce US-358; États-Unis, PCE, paragraphe 346; États-Unis, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial.
[3277] États-Unis, PCE, paragraphe 353; États-Unis, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial.
[3278] États-Unis, PCE, paragraphe 354; États-Unis, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial.
[3279] États-Unis, PCE, paragraphes 372 à 375 et 383 à 386; États-Unis, PCE, Appendice RCES; États-Unis, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial.

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

mais aussi "lorsque l'obligation d'exporter figure clairement, quoique implicitement, dans l'instrument qui renferme la mesure".[3280] Dans cette affaire, l'Organe d'appel a conclu que "pour qu'une subvention soit subordonnée *de jure* à l'exportation, il n'est pas toujours nécessaire qu'il soit indiqué *expressis verbis* dans l'instrument juridique sur lequel elle repose que celle-ci est offerte uniquement si la condition que constituent les résultats à l'exportation est remplie. Cette conditionnalité peut aussi découler nécessairement, par implication, des termes effectivement employés dans la mesure".[3281] Ainsi, les États-Unis font valoir que pour déterminer si l'octroi d'une subvention est subordonné en droit aux résultats à l'exportation, il convient d'examiner non seulement le texte de la mesure, mais aussi comment la mesure "{est} effectivement appliquée{}".[3282] En conséquence, les États-Unis estiment qu'ils peuvent invoquer les prévisions concernant le marché mondial et les appréciations des projets réalisées par les pouvoirs publics, dans la mesure où elles aident à comprendre comment les mesures d'AL/FEM sont effectivement appliquées, afin d'étayer leur allégation de subordination en droit aux exportations.

7.704 Dans l'affaire *Canada – Automobiles*, les Communautés européennes et le Japon ont présenté une plainte concernant un régime d'exemption des droits d'importation appliqué par le Canada à certaines importations de véhicules automobiles. Deux aspects du régime qui étaient contestés par les plaignants concernaient: i) une limitation des importations pouvant bénéficier de l'exemption des droits, qui était fixée en fonction du rapport entre la production nationale de véhicules du constructeur et ses ventes au Canada; et ii) une prescription selon laquelle chaque constructeur devait atteindre certains niveaux de valeur canadienne ajoutée ("VCA") afin d'obtenir l'exemption des droits. Le premier aspect était contesté au motif qu'il constituait une subvention dont l'octroi était subordonné en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC, tandis que le second était contesté au motif qu'il s'agissait d'une subvention au remplacement des importations prohibée aux termes de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC.[3283]

7.705 S'agissant de l'allégation concernant l'existence d'une subvention à l'exportation prohibée, le Groupe spécial a été invité à décider si une exemption des droits d'importation, accordée en vertu du Décret sur le tarif des véhicules automobiles (le "MVTO") et de plusieurs décrets de remise spéciale (les "DRS"), était subordonnée en droit aux résultats à l'exportation. Le MVTO et les DRS établissaient une série de rapports entre la production nationale et les ventes nationales qui servaient à définir la mesure dans laquelle les entreprises avaient le droit d'importer des voitures au Canada en franchise de droits. Conformément à ces rapports, les constructeurs automobiles avaient le droit d'importer des voitures en franchise de droits dans la mesure où leur production nationale était inférieure à leurs ventes nationales. Ainsi, à titre d'exemple, un constructeur dont le rapport production-ventes était de 75:100 avait le droit d'importer des voitures en franchise de droits pour une valeur de 25. Toutefois, un constructeur dont le rapport production-ventes était de 100:100 n'avait pas le droit d'importer de voitures en franchise de droits. Le seul moyen dont un tel constructeur pouvait tirer profit du régime d'admission en franchise consistait à exporter des voitures, ce qui réduisait le nombre de ventes au Canada de voitures fabriquées au Canada, et à combler simultanément cet écart avec les voitures importées.[3284] Le Groupe spécial a conclu que la subvention accordée conformément

[3280] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 100.
[3281] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 100.
[3282] États-Unis, réponse à la question n° 146, citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – automobiles*, paragraphe 128.
[3283] En fait, les prescriptions en matière de VCA ont aussi été contestées par les Communautés européennes au titre de l'article 3.1 a). Toutefois, le Groupe spécial n'a formulé aucune constatation concernant cette allégation.
[3284] Rapport du Groupe spécial *Canada – Certaines mesures affectant l'industrie automobile* ("*Canada – Automobiles*"), WT/DS139/R, WT/DS142/R, adopté le 19 juin 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R, paragraphes 10.184 à 10.189.

aux prescriptions en matière de proportions établies en vertu du MVTO et des DRS était subordonnée en droit aux résultats à l'exportation, en indiquant ce qui suit:

> "... c'est la *loi* … qui donne lieu à ce concept, à savoir qu'une exemption des droits d'importation est accordée à condition que certaines prescriptions en matière de proportion soient remplies. C'est la *loi* qui détermine ce que sera le rapport prescrit pour tel ou tel fabricant bénéficiaire. Et, lorsque ce rapport est inférieur à 100:100, même si le fabricant bénéficiaire a le choix quant au montant pour lequel il souhaite obtenir l'exemption des droits, c'est la *loi* qui détermine les conséquences de ce choix pour lui ou, autrement dit, c'est la *loi* qui établit alors la subordination aux résultats à l'exportation."[3285]

En souscrivant à l'opinion du Groupe spécial, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> "Nous commençons par ce que nous avons dit précédemment. À notre avis, une subvention est subordonnée "en droit" aux résultats à l'exportation lorsque l'existence de cette condition peut être démontrée en s'appuyant sur les termes mêmes de la loi, du règlement ou de l'autre instrument juridique pertinent qui constitue la mesure. Le cas le plus simple – et donc peut-être rare de ce fait – est celui où l'obligation d'exporter est énoncée expressément en toutes lettres dans le texte de la loi, du règlement ou d'un autre instrument juridique. Toutefois, nous estimons qu'on peut également dire à juste titre qu'une subvention est subordonnée *de jure* à l'exportation lorsque l'obligation d'exporter figure clairement, quoique implicitement, dans l'instrument qui renferme la mesure. Par conséquent, pour qu'une subvention soit subordonnée *de jure* à l'exportation, il n'est pas toujours nécessaire qu'il soit indiqué *expressis verbis* dans l'instrument juridique sur lequel elle repose que celle-ci est offerte uniquement si la condition que constituent les résultats à l'exportation est remplie. Cette conditionnalité peut aussi découler nécessairement, par implication, des termes effectivement employés dans la mesure."[3286]

L'Organe d'appel a ensuite conclu qu'"il exist{ait} une relation évidente de subordination entre l'exemption des droits d'importation et les résultats à l'exportation pour le montant qui dépasse l'"allocation" en franchise de droits"[3287], en constatant, entre autres choses, ce qui suit:

> "Quel que soit le ratio effectivement prescrit à un fabricant donné, le MVTO … et les DRS opèrent de telle manière en droit que plus un fabricant exporte de véhicules automobiles, plus il a le droit d'en importer en franchise."[3288]

7.706 S'agissant de l'allégation concernant l'existence d'une subvention au remplacement des importations prohibée, le Groupe spécial a été invité à déterminer si les prescriptions en matière de VCA avaient pour effet de faire de la possibilité de se prévaloir de cette même exemption des droits d'importation une subvention subordonnée à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés au sens de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC.[3289] Les prescriptions en matière de

---

[3285] Rapport du Groupe spécial *Canada – Automobiles*, paragraphe 10.192.
[3286] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 100.
[3287] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 105.
[3288] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 106 (non souligné dans l'original).
[3289] L'article 3.1 b) de l'Accord SMC est libellé comme suit: "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."

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

VCA étaient une deuxième condition à laquelle les bénéficiaires devaient satisfaire pour remplir les conditions requises pour bénéficier de l'exemption des droits d'importation sur les véhicules automobiles. Elles étaient prescrites pour certains constructeurs dans le MVTO et les DRS et étaient définies comme incluant les parties et matières d'origine canadienne, les coûts de main-d'œuvre directs, les coûts de production indirects, les frais généraux et frais d'administration et l'amortissement. Le Groupe spécial a constaté que "selon les circonstances factuelles, un fabricant pourrait bien être disposé et apte à satisfaire à une prescription concernant la VCA sans utiliser un seul produit national".[3290] Sur cette base, le Groupe spécial a conclu que les prescriptions en matière de VCA n'avaient pas pour effet de faire de la mesure une subvention au remplacement des importations prohibée.

7.707 L'Organe d'appel a constaté que le Groupe spécial avait fait erreur dans son évaluation. Ce faisant, il a d'abord rappelé ce qui suit:

> "Lorsque nous avons examiné l'article 3.1 a) dans la section VI du présent rapport, nous avons rappelé que, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, nous avons dit que "la connotation ordinaire du terme "subordonné" est "conditionnel" ou "dépendant, pour exister, de[s]" résultats à l'exportation". Ainsi, une subvention est prohibée au titre de l'article 3.1 a) si elle est "conditionnée" par les résultats à l'exportation, c'est-à-dire si elle "dépend, pour exister, des" résultats à l'exportation. En outre, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, nous avons dit que la subordination "en droit" est démontrée "sur la base du *libellé* de la législation, de la réglementation ou d'un autre instrument juridique pertinent". (pas d'italique dans l'original) Comme nous l'avons déjà expliqué, cette conditionnalité peut découler nécessairement, par implication, des termes effectivement employés dans la mesure. Nous estimons que ce critère juridique s'applique non seulement à la "subordination" visée par l'article 3.1 a), mais aussi à la "subordination" visée par l'article 3.1 b) de l'Accord SMC."[3291]

7.708 Il a ensuite conclu ce qui suit:

> "Le fait que le Groupe spécial n'a pas dûment examiné les instruments juridiques en cause ici et leurs incidences sur les différents fabricants entache la conclusion selon laquelle les prescriptions en matière de VCA n'ont pas pour effet de subordonner "en droit" l'exemption des droits d'importation à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. Faute d'avoir examiné le fonctionnement des prescriptions en matière de VCA applicables aux différents fabricants, le Groupe spécial ne disposait tout simplement pas d'une base suffisamment solide pour asseoir sa constatation sur la question de la subordination "en droit". Par conséquent, nous concluons que le Groupe spécial a fait fausse route lorsqu'il a analysé la subordination "en droit"."[3292]

7.709 Les États-Unis font valoir que les constatations de l'Organe d'appel concernant l'évaluation par le Groupe spécial de l'allégation visant les prescriptions en matière de VCA étayent l'emploi qu'ils font des prévisions d'Airbus concernant le marché mondial et d'autres éléments de preuve (y compris les appréciations critiques des projets réalisées par les pouvoirs publics français et britanniques) pour démontrer que les contrats d'AL/FEM contestés constituent des subventions dont l'octroi est subordonné en droit aux résultats à l'exportation parce que leurs modalités de remboursement sont

[3290] Rapport du Groupe spécial *Canada – automobiles*, paragraphe 10.216.
[3291] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 123 (notes de bas de page omises, non souligné dans l'original).
[3292] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 132 (non souligné dans l'original).

liées à un nombre de livraisons de LCA qui ne peut être atteint sans exportations importantes.[3293] Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas le droit d'invoquer d'autres documents que les instruments juridiques en vertu desquels les subventions en cause ont été accordées.[3294] À leur avis, les constatations formulées par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Automobiles* n'étayent pas la position des États-Unis.

7.710 Le point de départ de l'examen par l'Organe d'appel des appels visant les constatations formulées par le Groupe spécial au titre de l'article 3.1 a) et 3.1 b) de l'Accord SMC dans l'affaire *Canada – Automobiles* était le même, à savoir que la "subordination "en droit" est démontrée "sur la base du *libellé* de la législation, de la réglementation ou d'un autre instrument juridique pertinent"".[3295] L'Organe d'appel a ensuite indiqué que "cette conditionnalité {pouvait} découler nécessairement, par implication, des termes effectivement employés dans la mesure".[3296]

7.711 Selon la lecture que nous en faisons, la confirmation par l'Organe d'appel des constatations du Groupe spécial concernant l'allégation de subordination en droit aux exportations au titre de l'article 3.1 a) n'a pas comporté d'examen de faits étrangers au texte des prescriptions en matière de proportions. Le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont établi le fonctionnement des prescriptions en matière de proportions en examinant le texte de la mesure contestée. De même, s'agissant de l'allégation concernant l'existence d'une subvention au remplacement des importations prohibée au titre de l'article 3.1 b), l'Organe d'appel s'est concentré sur le fait que le Groupe spécial n'avait pas pleinement examiné "les prescriptions en matière de VCA applicables aux différents fabricants bénéficiaires"[3297], "les instruments juridiques en cause … et leurs incidences sur les différents fabricants".[3298] Ainsi, l'Organe d'appel a observé ce qui suit:

> "Bien qu'il ait expliqué quel *type* de coûts pouvait entrer dans le calcul de la VCA requise, le Groupe spécial n'a établi aucune constatation concernant le *niveau effectif* de VCA requise de l'un ou l'autre des fabricants visés par le MVTO ou des différents fabricants visés par des DRS (à l'exception de CAMI). La déclaration du Groupe spécial selon laquelle les "prescriptions relatives à la valeur ajoutée ne sont pas synonymes" d'une condition liée à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés semble reposer sur des "prescriptions relatives à la valeur ajoutée" examinées *dans l'abstrait* par opposition aux prescriptions en matière de VCA auxquelles doivent effectivement satisfaire les fabricants bénéficiaires du MVTO et des DRS.
>
> … le Groupe spécial en est arrivé à cette conclusion sans examiner les différentes prescriptions en matière de VCA qui figurent dans le MVTO de 1998 et dans les DRS. Il a simplement supposé que, "selon les circonstances factuelles", un fabricant "*pourrait bien être* disposé et *apte* à satisfaire à une prescription concernant la VCA *sans utiliser un seul produit national*" (pas d'italique dans l'original). Cependant, il n'a pas examiné minutieusement les prescriptions en matière de VCA effectivement imposées aux fabricants visés par le MVTO et les DRS pour voir s'il était effectivement possible de les respecter sans utiliser de produits nationaux.

[3293] États-Unis, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial.
[3294] CE, réponse à la question n° 216 du Groupe spécial.
[3295] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphes 100 et 123.
[3296] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphes 100 et 123.
[3297] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 128.
[3298] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 132.

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

> … Il nous semble que la question de savoir si un fabricant donné est oui ou non en mesure de satisfaire à des prescriptions en matière de VCA sans utiliser des parties et des matières d'origine canadienne dans sa production dépend dans une très large mesure du *niveau* des prescriptions qui lui sont applicables en matière de VCA. Par exemple, si le niveau des prescriptions en matière de VCA est très élevé, nous pouvons comprendre que l'utilisation de produits nationaux peut fort bien être une nécessité et qu'elle est donc, dans la pratique, une *condition* requise pour pouvoir bénéficier de l'exemption des droits d'importation. Par contre, si le niveau des prescriptions en matière de VCA est très faible, il serait beaucoup plus facile de satisfaire à ces prescriptions *sans* effectivement utiliser de produits nationaux; par exemple, si elles sont fixées à 40 pour cent, il pourrait être possible d'atteindre ce niveau simplement en prenant le total des autres éléments entrant dans le calcul de la valeur canadienne ajoutée, en particulier le coût de la main-d'œuvre. La multiplicité des *possibilités* qui s'offrent lorsqu'il s'agit de respecter des prescriptions en matière de VCA qui sont fixées à des niveaux faibles peut, selon le niveau applicable à un fabricant donné, faire en sorte que l'utilisation de produits nationaux ne soit qu'un moyen *possible* (moyen auquel on pourrait, dans la réalité, ne pas avoir recours) de satisfaire aux prescriptions en matière de VCA."[3299]

7.712 Ainsi, l'Organe d'appel a reproché au Groupe spécial de ne pas avoir examiné ce qui pouvait découler nécessairement, par implication, des *prescriptions en matière de VCA effectivement imposées* à chacune des entités bénéficiaires. En particulier, en formulant cette constatation, l'Organe d'appel n'a indiqué à aucun moment que le Groupe spécial n'avait pas tenu compte de faits étrangers à l'instrument qui était contesté. En fait, l'Organe d'appel a souligné au début de son analyse qu'une allégation au titre de l'article 3.1 b) peut donner lieu à un examen non seulement des termes de la mesure contestée, mais aussi de ce qui découle nécessairement, par implication, de *ces termes*.

7.713 Nous notons que les arguments présentés par les États-Unis à l'appui de leurs allégations ne reposent pas simplement sur le texte des contrats d'AL/FEM ou sur ce qui découle nécessairement, par implication, de *ce texte*. Les États-Unis se fondent clairement sur des faits qui sont étrangers aux contrats d'AL/FEM eux-mêmes, en particulier les renseignements figurant dans les prévisions concernant le marché mondial et les appréciations des projets réalisées par les pouvoirs publics. À notre avis, en reposant sur de tels faits, l'allégation des États-Unis cesse d'être une plainte concernant l'interprétation à donner aux obligations juridiques énoncées dans les contrats d'AL/FEM pour devenir une plainte concernant la manière dont ces obligations juridiques peuvent être interprétées *à la lumière des faits et circonstances pertinents*. À notre avis, alors que la première représente intrinsèquement une allégation de subordination en droit aux exportations, la seconde définit les contours d'une allégation selon laquelle une mesure de subventionnement est subordonnée en fait aux résultats à l'exportation. Par conséquent, nous convenons avec les Communautés européennes que les allégations de subordination en droit aux exportations formulées par les États-Unis à l'égard des mesures d'AL/FEM contestées ne sont pas constituées correctement. Aussi nous rejetons l'allégation des États-Unis selon laquelle l'octroi d'une AL/FEM pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200 était subordonné *en droit* aux résultats à l'exportation prévus, au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC.

7.714 En tout état de cause, comme nous l'expliquons dans la section suivante, même à supposer que nous ayons fait erreur dans notre évaluation des types d'éléments de preuve qui peuvent être invoqués aux fins de l'introduction d'une allégation de subordination en droit aux exportations au titre de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4, nous rejetterions quand même les allégations des États-Unis car, même en tenant compte des éléments de preuve fournis par les États-Unis qui sont

[3299] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphes 128 à 130.

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

étrangers aux contrats d'AL/FEM, nous ne pensons pas qu'ils ont établi que l'octroi des subventions était subordonné en droit aux résultats à l'exportation prévus.

Question de savoir si les éléments de preuve invoqués par les États-Unis démontrent que l'octroi des subventions AL/FEM était subordonné *en droit* aux résultats à l'exportation prévus

7.715 Nous rappelons qu'en concluant chacun des contrats d'AL/FEM contestés, les États membres des CE ont fourni à Airbus une contribution financière qui a conféré un avantage. En d'autres termes, la subvention offerte dans le cadre des contrats d'AL/FEM a été accordée lorsque chaque État membre des CE a octroyé l'AL/FEM. Il s'ensuit que pour que l'allégation des États-Unis soit fondée, ceux-ci doivent démontrer que l'octroi d'une AL/FEM était, en droit, conditionnée, au moins en partie, par les prévisions des États membres des CE relatives aux résultats à l'exportation ou qu'elle dépendait, au moins en partie, de ces prévisions.

7.716 Le texte des contrats d'AL/FEM contestés ne contient aucun élément explicite à l'appui de l'allégation des États-Unis. En outre, après avoir examiné comment les dispositions contractuelles relatives au remboursement étaient censées fonctionner à la lumière des éléments de preuve fournis par les États-Unis, il n'apparaît pas que les résultats à l'exportation prévus par les États membres des CE aient été, en droit, une condition de l'octroi des subventions. À cet égard, nous rappelons que s'il est vrai que les États membres des CE doivent avoir compté sur le fait qu'Airbus réaliserait des ventes de LCA qui comprendraient nécessairement un nombre important d'exportations lorsqu'ils ont conclu les contrats d'AL/FEM, le fait qu'Airbus n'avait aucune obligation juridique de vendre un seul LCA signifie, compte tenu de la manière dont les modalités de remboursement étaient censées fonctionner, que les États membres des CE pouvaient tout au plus être fortement convaincus que chaque AL/FEM accordée pousserait Airbus à réaliser un nombre important de ventes à l'exportation. Les autres dispositions contractuelles qu'il apparaît que les États-Unis invoquent n'ajoutent rien à cette interprétation de la manière dont les dispositions relatives au remboursement fonctionnent.[3300] Ainsi, eu égard aux éléments de preuve présentés par les États-Unis, la manière dont les dispositions relatives au remboursement de l'AL/FEM étaient censées fonctionner démontre, en droit, que les États membres des CE ont octroyé l'AL/FEM sur la base de leur prévision (mais non à la condition) qu'Airbus exporterait. En conséquence, même à supposer que les États-Unis aient eu le droit de déposer un recours en invoquant des éléments de preuve qui sont étrangers aux contrats d'AL/FEM, nous constatons qu'ils n'ont pas démontré que l'octroi des subventions AL/FEM était subordonné en droit aux résultats à l'exportation prévus.

5. Question de savoir si certains prêts accordés par la Banque européenne d'investissement à Airbus sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC

a) Introduction

7.717 Les États-Unis allèguent qu'au moins 12 prêts accordés par la Banque européenne d'investissement ("BEI") à diverses entités Airbus entre 1988 et 2002 constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Les 12 prêts en cause sont[3301]:

[3300] Il apparaît que les États-Unis se fondent sur les mêmes dispositions contractuelles additionnelles que celles qui ont été décrites ci-dessus dans le contexte de l'allégation de subordination en fait aux fins de leur allégation de subordination en droit. États-Unis, DCE, paragraphes 163 à 209.

[3301] Les États-Unis ont également contesté un treizième prêt, le prêt accordé à Aérospatiale en 1997 pour les supertransporteurs. Toutefois, ils ont retiré leur plainte concernant cette mesure après que les Communautés européennes ont confirmé dans leur première communication écrite et dans la pièce EC-154 (RCC) que le prêt en cause n'avait jamais été accordé. États-Unis, réponse à la question n° 12 du Groupe spécial; CE, PCE, note de bas de page 807.

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

i) le prêt accordé à EADS en 2002 pour les activités de recherche-développement liées à l'A380 (n° 21650/FR)[3302];

ii) le prêt accordé à Aérospatiale en 1993 pour la production des supertransporteurs (n° 6832/FR)[3303];

iii) le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 en vue de la construction de bâtiments et de l'installation d'équipements industriels pour l'A330/A340 (n° 16086)[3304];

iv) le prêt accordé à British Aerospace en 1991 en vue de la conception, du développement et de la fabrication de caissons de voilure pour l'A330/A340 (n° 15119/UK)[3305];

v) le prêt accordé à CASA en 1990 pour la conception et la production de diverses parties de l'A320 et de l'A330/A340 (n° 1.4711/ES)[3306];

vi) le prêt accordé à CASA en 1990 pour la conception et la production de diverses parties de l'A320 et de l'A330/A340 (n° 1.4712/ES)[3307];

[3302] Contrat de financement entre la Banque européenne d'investissement et European Aeronautic Defence and Space Company, EADS N.V., Munich, le 2 août 2002, US-158 (RCC), tel que modifié par l'avenant relatif au contrat de financement en date du 2 août 2002 entre La Banque européenne d'investissement et European Aeronautic Defence and Space Company, EADS N.V., Paris, le 5 mai 2004, Luxembourg, le 10 mai 2004, pièce EC-879 (RCC).

[3303] Aérospatiale Super Transporteur A, Contrat de financement entre la Banque européenne d'investissement et Aérospatiale Société nationale industrielle, Luxembourg, le 4 octobre 1993, pièce EC-695 (RCC); et Aérospatiale Super Transporteur A, Accord 3 entre la Banque européenne d'investissement et European Aeronautic Defence and Space Company, EADS France, Paris, le 7 novembre 2002, pièce EC-699 (RCC).

[3304] Aérospatiale-Gramont A330/340 II, Contrat de financement entre la Banque européenne d'investissement et Aérospatiale Société nationale industrielle, Paris, le 20 juillet 1992 et Luxembourg, le 21 juillet 1992, EC-694 (RCC); et Aérospatiale-Gramont A330/340 II, Accord 2 entre la Banque européenne d'investissement et European Aeronautic Defence and Space Company, EADS France, Paris, le 7 novembre 2002, EC-698 (RCC).

[3305] British Aerospace-Airbus A330/340 – B, Finance Contract between European Investment Bank and **[***]** and British Aerospace Public Limited Company, Londres, 15 mars 1991, EC-706 (RCC); British Aerospace-Airbus A330/340 – B bis, Finance Contract between European Investment Bank and **[***]** and British Aerospace Public Limited Company, Londres, 26 juin 1991, Luxembourg, 26 juin 1991, EC-707 (RCC); tel que modifié par Amendment Agreement between European Investment Bank and British Aerospace Public Limited Company and **[***]** and British Aerospace (Operations) Limited, Londres, 9 septembre 1999, Luxembourg, 10 septembre 1999, EC-708 (RCC); Deed of Novation, Amendment and Release between European Investment Bank and BAE Systems PLC and **[***]** and BAE (Operations) Limited, 23 juillet 2001, pièce EC-709 (RCC); and Deed of Amendment between European Investment Bank and BAE Systems PLC, 17 mai 2004, pièce EC-710 (RCC).

[3306] Proyecto Casa Airbus A320/330/340-B, Contracto de Financiación entre El Banco Europeo de Inversiones y Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA), Madrid, a 29 junio de 1990, Luxemburgo, a 2 julio de 1990, No. 4711/ES, EC-701 (RCC).

[3307] Proyecto Casa Airbus A320/330/340-C, Contracto de Financiación entre El Banco Europeo de Inversiones y Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA), Madrid, a 29 junio de 1990, Luxemburgo, a 2 julio de 1990, No. 1.4712/ES, EC-702 (RCC). Nous notons que les États-Unis n'ont pas initialement indiqué ce prêt dans leur première communication écrite. Le prêt en question a été divulgué pour la première fois par les Communautés européennes dans la pièce EC-154 (RCC).

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

vii) le prêt accordé à British Aerospace en 1990 en vue de la conception, du développement et de la fabrication de caissons de voilure pour l'A330/A340 (n° 14999/UK)[3308];

viii) le prêt accordé à Airbus Industrie GIE en 1990 pour les activités de recherche, de conception et de développement relatives à l'A321 (n° 15007)[3309];

ix) le prêt accordé à CASA en 1989 pour la conception et la production de diverses parties de l'A320 et de l'A330/A340 (14081/ES)[3310];

x) le prêt accordé à BAE Systems en 1989 en vue de la conception et du développement de voilures pour l'A320 (n° 13802/UK)[3311];

xi) le prêt accordé à British Aerospace en 1988 en vue de la conception et du développement de voilures pour l'A320 (n° 13588/UK)[3312]; et

xii) le prêt accordé à Aérospatiale en 1988 pour une nouvelle usine d'assemblage pour l'A330/340 et des bâtiments administratifs ou des bâtiments de services (n° 13764/FR).[3313]

7.718 Les Communautés européennes contestent les allégations des États-Unis pour différentes raisons. Dans une première série d'arguments, elles demandent au Groupe spécial de rejeter les allégations des États-Unis en ce qui concerne certains prêts car elles soutiennent que: i) les prêts accordés entre 1988 et 1993 n'entrent pas dans le champ d'application temporel de l'Accord SMC;

[3308] BAE-Airbus A330/340 – A, Finance Contract between European Investment Bank and **[***]** and British Aerospace Public Limited Company, Londres, 21 décembre 1990, Luxembourg, 21 décembre 1990, EC-705 (RCC).

[3309] Airbus Industrie A321 Development Project, Finance Contract between European Investment Bank and Airbus Industrie Financial Services and Airbus Industrie *G.I.E.*, Toulouse, 21 décembre 1990, EC-692 (RCC).

[3310] Proyecto Casa Airbus A320/330/340-A, Contracto de Financiación entre El Banco Europeo de Inversiones y Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA), Luxemburgo, a 20 de Julio de 1989, No. 1.4081/ES, EC-700 (RCC).

[3311] BAE-Airbus A320 Project B, Finance Contract between European Investment Bank and BAE Systems p.l.c., Londres, 2 février 1989, modifié les 14 février 1991, 8 avril 1994, 22 octobre 1996 et 9/10 septembre 1999, actualisé et modifié le 23 juillet 2001, EC-704 (RCC); modifié par Amendment Agreement between European Investment Bank and British Aerospace Public Limited Company and **[***]** and British Aerospace (Operations) Limited, Londres, 9 septembre 1999, Luxembourg, 10 septembre 1999, EC-708 (RCC); Deed of Novation, Amendment and Release between European Investment Bank and BAE Systems PLC and **[***]** and BAE (Operations) Limited, 23 juillet 2001, pièce EC-709 (RCC); et Deed of Amendment between European Investment Bank and BAE Systems PLC, 17 mai 2004, pièce EC-710 (RCC).

[3312] BAE-Airbus A320, Finance Contract between European Investment Bank and **[***]** and British Aerospace Public Limited Company, Luxembourg, 18 octobre 1988, EC-703 (RCC); tel que modifié par Amendment Agreement between European Investment Bank and British Aerospace Public Limited Company and **[***]** and British Aerospace (Operations) Limited, Londres, 9 septembre 1999, Luxembourg, 10 septembre 1999, EC-708 (RCC); Deed of Novation, Amendment and Release between European Investment Bank and BAE Systems PLC and **[***]** and BAE (Operations) Limited, 23 juillet 2001, pièce EC-709 (RCC); et Deed of Amendment between European Investment Bank and BAE Systems PLC, 17 mai 2004, pièce EC-710 (RCC).

[3313] Projet Aérospatiale Gramont A330/340, Contrat de financement entre la Banque européenne d'investissement et Aérospatiale Société nationale industrielle, Paris, le 21 décembre 1988, EC-693 (RCC); et Projet Aérospatiale Gramont A330/340, Accord 1 entre la Banque européenne d'investissement et European Aeronautic Defence and Space Company, EADS France, GIE Saint Martin Bail, GIE Gramont Bail, Paris, le 7 novembre 2002, EC-697 (RCC).

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

ii) les prêts consentis entre 1988 et 1993 ont été accordés à des entités Airbus autres qu'Airbus SAS ou ses filiales, et les États-Unis n'ont pas démontré que les avantages allégués de ces prêts "{avaient} été transmis" à Airbus SAS; iii) huit des prêts ont été entièrement remboursés et ne constituent donc pas des "mesures existantes"; et iv) s'agissant de l'un des prêts (accordé à British Aerospace), entité qui ne participe plus à la production des LCA d'Airbus ou qui ne fait plus partie d'Airbus SAS **[***]**. Les Communautés européennes contestent aussi les allégations de subventionnement spécifique formulées par les États-Unis en faisant valoir que les prêts en cause n'ont pas conféré d'avantage à Airbus et que, de toute façon, les subventions alléguées n'étaient pas spécifiques au sens des dispositions de l'Accord SMC.

7.719 Ailleurs dans le présent rapport, nous avons examiné et rejeté les deux premiers arguments des Communautés européennes ayant trait au champ d'application temporel de l'Accord SMC et à la question de la "transmission".[3314] Dans l'évaluation qui suit, nous commençons par examiner les deux arguments restants des Communautés européennes qui ne se rapportent pas à la question de savoir si les prêts contestés sont des subventions spécifiques, avant de nous pencher sur le bien-fondé des allégations de subventions spécifiques formulées par les États-Unis au titre des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

i) Prêts déjà remboursés

7.720 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de rejeter les allégations des États-Unis en ce qui concerne tous les prêts de la BEI sauf les trois prêts en raison du fait qu'ils ont déjà été entièrement remboursés, dans de nombreux cas avant l'établissement du présent Groupe spécial.[3315] Selon les Communautés européennes, pour contester les prêts qui ont été entièrement remboursés, les États-Unis doivent expliquer pourquoi le Groupe spécial devrait les examiner et de quelle façon il pourrait formuler des recommandations et des constatations, alors que ce sont des mesures qui n'existent plus. En outre, les Communautés européennes font valoir que les États-Unis doivent expliquer en quoi les prêts non existants causent des effets défavorables actuels pour leurs intérêts.[3316]

7.721 Rappelant les propos de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* qui a observé qu'"il pourrait y avoir un décalage entre le versement d'une subvention et tous effets défavorables dérivés"[3317], les États-Unis font valoir qu'un prêt subventionné peut continuer à accorder un avantage ou à causer des effets défavorables après qu'il a été remboursé, tout comme une subvention peut continuer à accorder un avantage ou à causer des effets défavorables après qu'elle été accordée.[3318]

7.722 En substance, les arguments des Communautés européennes soulèvent deux questions: celle de savoir si les mesures de subventionnement alléguées qui ont expiré peuvent être contestées au titre de l'article 5 de l'Accord SMC et celle de savoir si les États-Unis ont fait assez pour démontrer que les mesures de subventionnement qui ont expiré (à savoir les prêts de la BEI pertinents) causent des effets défavorables actuels pour leurs intérêts. S'agissant de la première question, nous croyons comprendre que les Communautés européennes font valoir qu'une fois qu'un prêt subventionné a été entièrement remboursé, la subvention n'existe plus en tant que mesure et ne peut donc pas causer d'effets

[3314] *Voir* les paragraphes 7.44 à 7.65, qui exposent les constatations du Groupe spécial concernant les arguments relatifs au champ d'application temporel, et les paragraphes 7.192 à 7.200, qui reproduisent les constatations du Groupe spécial concernant l'argument relatif à la transmission.

[3315] Les trois prêts qui n'ont pas été entièrement remboursés sont le **[***]**, le **[***]** et le **[***]**.

[3316] CE, PCE, paragraphe 1001; CE, PDONC, paragraphe 96; CE, DCE, paragraphes 481 et 482.

[3317] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 273.

[3318] États-Unis, réponse à la question n° 18 du Groupe spécial; États-Unis, DCE, note de bas de page 301.

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

défavorables au titre de l'article 5 de l'Accord SMC. Cette argumentation suppose que les prêts subventionnés ne peuvent pas causer d'effets défavorables après la date à laquelle ils ont été entièrement remboursés. Nous ne pouvons pas accepter l'affirmation des Communautés européennes. Comme l'Organe d'appel l'a observé:

> "... L'article 7.8 de l'Accord SMC dispose que, dans les cas où il aura été déterminé qu'"une subvention a *causé* des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre", le Membre accordant la subvention doit "prendr{e} des mesures appropriées pour *éliminer les effets défavorables* ou retirer{ } la subvention". (pas d'italique dans l'original) L'utilisation des mots "a causé" donne à penser qu'il pourrait y avoir un décalage entre le versement d'une subvention et tous effets défavorables dérivés. Si des mesures venues à expiration sur lesquelles étaient fondés des versements antérieurs ne pouvaient pas être contestées au cours de procédures de règlement des différends dans le cadre de l'OMC, il serait difficile de chercher à obtenir une mesure corrective en ce qui concerne de tels effets défavorables. En outre – par opposition aux articles 3:7 et 19:1 du Mémorandum d'accord – les mesures correctives prévues à l'article 7.8 de l'Accord SMC pour les effets défavorables d'une subvention sont i) le retrait de la subvention *ou* ii) l'élimination des effets défavorables. L'élimination des effets défavorables au moyen d'actions autres que le retrait d'une subvention ne pourrait pas avoir lieu si l'expiration d'une mesure excluait automatiquement cette dernière du mandat d'un groupe spécial."[3319]

De même, le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* a noté ce qui suit:

> "Si nous devions considérer que nous n'avons pas à prendre en compte des subventions antérieures dans notre analyse de la question de l'existence d'un préjudice grave car ce sont des "mesures qui ont pris fin" tandis que des mesures futures ne peuvent pas avoir causé de préjudice grave effectif, il serait difficile d'imaginer une situation dans laquelle un groupe spécial serait à même de déterminer l'existence d'un préjudice grave effectif."[3320]

7.723 Bien que les subventions visées par les déclarations ci-dessus ne comportent pas l'octroi de prêts[3321], les observations de l'Organe d'appel et du Groupe spécial sont, à notre avis, pareillement applicables et pertinentes pour les prêts de la BEI en cause dans le présent différend. Ainsi, même si les Communautés européennes ont peut-être raison de qualifier un prêt de la BEI entièrement remboursé de mesure qui n'existe plus, la nature d'une allégation d'effets défavorables n'exclut pas la possibilité de constater que ce prêt peut avoir une incidence sur le marché pertinent après son remboursement intégral et, à ce titre, causer des effets défavorables au sens de l'article 5 de l'Accord SMC. Il n'y a donc pas de fondement juridique qui justifie l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les prêts entièrement remboursés dont il est allégué qu'ils sont des subventions ne peuvent pas être contestés au titre de l'article 5 de l'Accord SMC. Ainsi, compte tenu de ce qui précède et conformément à nos constatations concernant le champ d'application temporel du présent différend, nous rejetons la demande des Communautés européennes visant à exclure tous les

[3319] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 273 (note de bas de page omise, italique dans l'original).

[3320] Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.206.

[3321] Les propos de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* ont été formulés dans le contexte des allégations présentées par le Brésil à l'égard des versements de subventions effectués par les États-Unis en faveur de leurs producteurs de coton dans le cadre des programmes concernant le "contrat de flexibilité de la production" et l'"aide pour perte de parts de marché". Les propos du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* se rapportaient aux subventions accordées au titre du programme concernant la voiture nationale sous la forme d'une exonération du droit d'importation et d'une exonération de la taxe de luxe sur les ventes.

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

prêts de la BEI en cause sauf trois prêts de notre examen des allégations des États-Unis au motif que ce sont des mesures qui ont expiré.

7.724 La deuxième question soulevée par les Communautés européennes a trait au point de savoir si les États-Unis ont démontré que tous les prêts de la BEI dont il a été constaté qu'ils constituaient des subventions spécifiques causaient des effets défavorables actuels pour leurs intérêts. Nous examinerons les préoccupations des Communautés européennes, dans la mesure nécessaire, dans la section de notre rapport qui traite du bien-fondé des allégations d'effets défavorables formulées par les États-Unis.[3322]

ii) Prêt accordé à British Aerospace en 1991

7.725 Les Communautés européennes affirment que **[***]** continue à **[***]**, même après avoir transféré toutes les activités de conception, d'ingénierie, de fabrication et de production liées aux LCA d'Airbus aux filiales d'Airbus SAS en 2001 et vendu sa participation de 20 pour cent dans Airbus SAS à EADS en octobre 2006. Ainsi, selon les Communautés européennes, il s'ensuit qu'aucun avantage conféré par ce prêt n'avait pu être transféré à Airbus SAS et causer des effets défavorables actuels pour les intérêts des États-Unis.[3323]

7.726 Les États-Unis soutiennent que l'affirmation des Communautés européennes montre seulement qu'Airbus a reçu la totalité de l'avantage résultant d'une subvention accordée pour l'A330/A340, alors que **[***]**. Ils font valoir que pour évaluer si la subvention alléguée a causé des effets défavorables pour leurs intérêts au sens de l'article 5 de l'Accord SMC, il suffit de démontrer que le bénéficiaire du prêt a bénéficié d'un avantage, une subvention étant ainsi conférée, et que la subvention était destinée au développement et à la production des LCA. En tout état de cause, les États-Unis notent que même à supposer que **[***]** il faut rappeler que **[***]**. Ainsi, quel que soit **[***]** actuel du prêt accordé par la BEI en 1991, les États-Unis soutiennent que le prêt est soumis à juste titre à l'examen du Groupe spécial; qu'Airbus et l'A330/A340 en particulier ont bénéficié des taux de prêt de la BEI qui étaient inférieurs à ceux du marché pendant 15 ans; et que pendant toute cette période, les conditions avantageuses du prêt ont contribué à causer des effets défavorables pour les intérêts des producteurs des États-Unis.[3324]

7.727 Nous rappelons que nous avons déjà rejeté l'argument des Communautés européennes selon lequel les États-Unis doivent démontrer que tout avantage conféré aux entités faisant partie du consortium Airbus Industrie au moyen des contributions financières contestées a été "transmis" à Airbus SAS ou à l'une quelconque de ses filiales aux fins de l'établissement de l'existence d'effets défavorables.[3325] Ce faisant, nous avons conclu que le recours des Communautés européennes à la notion de "transmission", compte tenu des faits du présent différend, était infondé. En particulier, nous avons constaté que sur la base des réalités économiques de la production des LCA d'Airbus, le consortium Airbus Industrie est le même producteur de LCA d'Airbus qu'Airbus SAS. Nous avons par conséquent conclu qu'il n'était pas nécessaire pour les États-Unis de montrer que tout avantage résultant de chacune des contributions financières alléguées en faveur des entités faisant partie du consortium Airbus Industrie était transmis à Airbus SAS. De ce fait, pour la période allant de 1991 à octobre 2006, alors que British Aerospace ou BAE Systems, son successeur, continuait de participer à la production des LCA d'Airbus, il est évident pour nous que tout avantage (sous la forme de taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché) résultant du prêt accordé par la BEI en 1991 a été conféré au même producteur de LCA d'Airbus.

[3322] Section VII.F du présent rapport.
[3323] CE, PCE, paragraphe 1058; CE, DCE, paragraphe 483.
[3324] États-Unis, réponse à la question n° 17 du Groupe spécial.
[3325] *Voir* les paragraphes 7.190 à 7.200 ci-dessus.

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

7.728 Nous notons que les renseignements rendus publics indiquent que les fonds obtenus par British Aerospace pour l'A330/A340 au titre du prêt accordé par la BEI en 1991 s'élevaient à 141 274 864 euros.[3326] De plus, selon les Communautés européennes, à partir de janvier 2007, **[***]** du principal prêté **[***]**.[3327] Partant, dans la mesure où le prêt de la BEI a conféré un avantage quelconque, celui-ci a été reçu en majeure partie entre 1991 et octobre 2006 et peut donc être directement lié aux LCA d'Airbus. Nous croyons comprendre que les États-Unis font valoir en outre que le fait qu'actuellement BAE Systems **[***]** signifie qu'Airbus a reçu la totalité de l'avantage de la subvention que constitue le prêt de la BEI accordé pour l'A330/A340. Bien que nous pensions qu'il ne serait pas déraisonnable de considérer **[***]** du prêt de la BEI par BAE Systems après octobre 2006 comme au moins donnant à entendre qu'Airbus SAS a reçu le montant du principal du prêt restant à verser au moment du retrait de BAE Systems d'Airbus SAS gratuitement (c'est-à-dire en transformant cette partie du prêt en un don de fonds), nous ne jugeons pas nécessaire d'établir une conclusion ferme concernant le bien-fondé de la position des États-Unis. À notre avis, le fait que tout avantage conféré par le prêt aurait été recueilli en majeure partie entre 1991 et octobre 2006 et serait de ce fait directement lié aux LCA d'Airbus est suffisant pour rejeter l'argument des Communautés européennes selon lequel aucun avantage conféré par le prêt accordé par la BEI à British Aerospace en 1991 ne pouvait avoir été transféré à Airbus SAS et par conséquent causer des effets défavorables actuels pour les intérêts des États-Unis. En conséquence, nous rejetons la demande des Communautés européennes visant à obtenir le rejet de la plainte des États-Unis concernant le prêt accordé par la BEI à British Aerospace en 1991 du fait que BAE Systems a **[***]** alors que cette société ne participait plus à la production de LCA d'Airbus.

b) Question de savoir si chacun des prêts de la BEI contestés équivaut à une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

i) Les prêts sont-ils des "contributions financières"?

7.729 Les États-Unis font valoir que tous les prêts de la BEI contestés comportent des transferts directs potentiels de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC et sont donc des contributions financières.[3328] Les Communautés européennes ne contestent pas l'affirmation des États-Unis selon laquelle toutes les mesures en cause donnent lieu à des contributions financières sous la forme de prêts. Cependant, en ce qui concerne le prêt accordé à EADS en 2002 pour l'A380, les Communautés européennes contestent le montant de la contribution financière qui est en jeu. Avant d'examiner l'affirmation des Communautés européennes concernant le prêt accordé à EADS en 2002, nous rappelons que l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC définit explicitement un "prêt" comme étant un exemple de "pratique des pouvoirs publics {qui} comporte un transfert direct de fonds" et par conséquent une contribution financière. Ainsi, nous reconnaissons avec les parties que dans la mesure où les contrats de financement de la BEI prouvent l'existence de prêts, ce sont des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

[3326] Pièce US-157.

[3327] Pièce EC-154 (RCC). Cette pièce donne un aperçu général, élaboré par la BEI, de la situation des prêts contestés par les États-Unis, en janvier 2007. Elle révèle des renseignements, y compris les numéros des contrats de prêt pertinents, les dates de versement, les monnaies dans lesquelles les prêts sont libellés, les taux d'intérêt et les montants des principaux restant à verser. Nous ne pensons pas que les États-Unis contestent l'exactitude ou la fiabilité des renseignements indiqués dans cette pièce puisqu'elle se rapporte au montant du principal restant à verser en janvier 2007 sur le prêt accordé par la BEI à Bristish Aerospace en 1991.

[3328] États-Unis, PCE, paragraphes 396 et 409; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 181 du Groupe spécial.

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

- Prêt accordé à EADS en 2002

7.730 Le contrat de financement conclu entre la BEI et EADS le 2 août 2002 a entraîné l'ouverture d'une ligne de crédit de 700 millions d'euros aux fins des activités de recherche-développement liées au projet A380.[3329] Aux termes de ce contrat, EADS était en droit de demander à la BEI de lui accorder la totalité ou une partie de la ligne de crédit, les montants des prêts ne pouvant pas être inférieurs à **[***]**, sur une période de deux ans.[3330] Les modalités et conditions de tout versement final de fonds, y compris le taux d'intérêt appliqué aux remboursements, étaient décrites dans le même contrat.[3331] EADS a demandé un versement de **[***]**, qu'elle a reçu le **[***]**.[3332] Le crédit restant de **[***]** a été annulé le **[***]**.[3333]

7.731 Selon les Communautés européennes, la contribution financière accordée à EADS au titre du contrat de financement de 2002 est le seul versement obtenu en **[***]**, qui a été accordé sous la forme d'un prêt de **[***]**. Les Communautés européennes font valoir que la ligne de crédit restante non versée de **[***]** n'est pas pertinente car elle a été annulée en **[***]**.[3334] Par contre, les États-Unis font valoir que le montant pertinent ne devrait pas être limité au versement de **[***]** et qu'il devrait inclure la ligne de crédit de 700 millions d'euros. À ce propos, les États-Unis mettent en avant deux avantages allégués du contrat de financement, l'un résultant de l'"utilisation finale du prêt" (nous croyons comprendre que les États-Unis se réfèrent au prêt **[***]**) et l'autre de la "capacité de tirer une ligne de crédit de 700 000 000 d'euros (à savoir la ligne de crédit de 700 millions d'euros).[3335]

7.732 Les États-Unis font valoir que le dernier avantage découle du "fait même"[3336] que la BEI a accordé à EADS une ligne de crédit de 700 millions d'euros. En particulier, les États-Unis font valoir que "la capacité d'EADS de tirer une ligne de crédit de 700 000 000 d'euros lui a procuré de précieuses liquidités".[3337] Par voie de conséquence, les États-Unis estiment que les Communautés européennes font erreur en suggérant que la valeur pertinente de la contribution financière en cause devrait être limitée au montant des fonds finalement versés dans le cadre du contrat de financement de 2002. Ils font valoir que l'approche des Communautés européennes est contredite par le fait que l'Accord SMC mentionne les "transferts directs potentiels de fonds" comme une catégorie de "contribution financière" qui peut conférer un "avantage" et qui constitue de ce fait une subvention. Les États-Unis observent qu'une analyse de la spécificité d'une subvention consistant en un transfert direct potentiel de fonds a lieu nécessairement avant de savoir à combien s'élève le montant des fonds (éventuels) qui sera effectivement versé.[3338] Ainsi, lorsqu'ils se réfèrent à l'avantage allégué résultant de la "capacité {d'EADS} de tirer une ligne de crédit de 700 000 000 d'euros", nous croyons comprendre que les États-Unis se focalisent sur l'avantage allégué conféré par ce qu'ils considèrent come étant un transfert direct potentiel de fonds sous la forme de la ligne de crédit de **[***]**.

7.733 L'article 1.1 a) 1) i) définit une contribution financière comme comprenant des "transferts directs potentiels de fonds ou de passif (par exemple des garanties de prêt)". Comme nous l'avons

[3329] Article 1.02.A, pièce US-158 (RCC).
[3330] Article 1.02.B, pièce US-158 (RCC).
[3331] Tel que modifié par la pièce EC-879 (RCC).
[3332] Pièce US-162 (RCC).
[3333] Article 1.05A, pièce US-158 (RCC). CE, réponse à la question n° 178 du Groupe spécial, faisant référence en outre aux pièces EC-162 et EC-880 (RCC).
[3334] CE, PCE, paragraphe 1092; CE, DCE, paragraphe 452; réponses des CE aux questions n° 178 et 181 du Groupe spécial.
[3335] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 181 du Groupe spécial.
[3336] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 181 du Groupe spécial.
[3337] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 181 du Groupe spécial.
[3338] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 181 du Groupe spécial.

précédemment expliqué[3339], l'indication explicite de "garanties de prêt" en tant qu'exemple de "transferts directs potentiels de fonds ou de passif" est instructive pour comprendre les types de mesures qui peuvent constituer des "transferts directs potentiels de fonds ou de passif". Une garantie de prêt peut être décrite comme une promesse juridiquement contraignante de rembourser le solde impayé d'un prêt lorsque son bénéficiaire n'effectue pas les remboursements. Par conséquent, c'est la promesse de rembourser l'encours d'un prêt en cas de défaut de paiement qui constitue la contribution financière (c'est-à-dire le transfert direct potentiel de fonds), non les fonds qui peuvent être transférés à l'avenir en cas de défaut de paiement.

7.734 L'article 14 c) de l'Accord SMC établit des principes directeurs pour calculer le montant d'une subvention en termes d'avantage conféré par une garantie de prêt aux fins des enquêtes en matière de droits compensateurs. Nous avons précédemment noté que, bien qu'il ne vise pas à définir les circonstances dans lesquelles une garantie de prêt confère un avantage au titre de l'article 1.1 b) dans les différends impliquant la Partie III de l'Accord SMC, l'article 14 c) fournit un contexte utile.[3340] Selon cette disposition, l'avantage conféré par une garantie de prêt est la différence entre le montant payé par un bénéficiaire pour un prêt garanti par les pouvoirs publics et le montant qu'il paierait pour un prêt commercial comparable en l'absence de garantie de prêt:

> "une garantie de prêt accordée par les pouvoirs publics ne sera pas considérée comme conférant un avantage, à moins qu'il n'y ait une différence entre le montant que l'entreprise bénéficiaire de la garantie paie sur le prêt garanti par les pouvoirs publics et celui qu'elle paierait sur un prêt commercial comparable en l'absence de garantie des pouvoirs publics. Dans ce cas, l'avantage correspondra à la différence entre ces deux montants, ajustée pour tenir compte des différences de commissions;"

7.735 À notre avis, le fait qu'une garantie de prêt confère un avantage à un bénéficiaire lorsqu'elle lui permet d'obtenir le prêt garanti à un prix inférieur à celui du marché implique que l'avantage d'un transfert direct potentiel de fonds résulte de la *simple existence* d'une obligation d'effectuer un transfert direct de fonds en cas de défaut de paiement. Par conséquent, comme nous l'avons conclu ailleurs dans le présent rapport[3341], pour évaluer si une transaction implique un "transfert{} direct{} potentiel{} de fonds", il faudrait s'intéresser en particulier à l'existence d'une pratique des pouvoirs publics comprenant l'obligation d'effectuer un transfert direct de fonds qui, *en lui-même et à lui seul*, est allégué et capable de conférer au bénéficiaire un avantage distinct et indépendant de celui qui pourrait être conféré par tout transfert de fonds futur. On peut opposer cela aux contributions financières sous la forme de transferts directs de fonds, dont il découle qu'un avantage est conféré à un bénéficiaire lorsqu'il existe une pratique des pouvoirs publics qui comporte un transfert direct de fonds.

7.736 Nous ne voyons pas très bien si les États-Unis voulaient que leurs arguments soient interprétés comme laissant entendre que le contrat de financement de 2002 établi entre la BEI et EADS prouve l'existence de deux types de contribution financière – un transfert direct de fonds (le prêt **[***]**) et un transfert direct potentiel de fonds (la ligne de crédit de 700 millions d'euros). Pour autant, à notre avis, il apparaît qu'il s'agit de la conséquence naturelle de leurs propos lorsqu'ils allèguent que le résultat du contrat de financement est qu'EADS reçoit deux types d'avantages très différents.

7.737 Nous rappelons qu'entre le 2 août 2002 (date de la conclusion du contrat) et le **[***]** (date du versement **[***]**), EADS était en droit de tirer la ligne de crédit de 700 millions d'euros. Les

---

[3339] *Voir* le paragraphe 7.302 ci-dessus.
[3340] *Voir* le paragraphe 7.303 ci-dessus.
[3341] *Voir* le paragraphe 7.304 ci-dessus.

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

États-Unis ont fait valoir que l'existence de cette ligne de crédit accordait un avantage à EADS. Autrement dit, les États-Unis allèguent que l'obligation pour la BEI de prêter de l'argent à EADS, *en elle-même et à elle seule*, a conféré un avantage à EADS. De ce point de vue, nous convenons avec les États-Unis que le contrat de financement, au moins jusqu'**[***]**, prouve l'existence d'un transfert direct potentiel de fonds d'un montant de 700 millions d'euros.[3342] De la même manière, les États-Unis ont fait valoir que l'"utilisation finale du prêt", c'est-à-dire le versement effectif de **[***]** selon les modalités et conditions stipulées dans le contrat de financement, avait conféré un avantage différent à EADS. Ainsi, comme pour les Communautés européennes, les États-Unis sont également d'avis que le contrat de financement témoigne de l'existence d'une contribution financière sous la forme d'un prêt s'élevant à **[***]**. Nous reconnaissons que le versement de **[***]** équivaut à un prêt et donc à une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

7.738 Ainsi, compte tenu de l'analyse qui précède, nous constatons que le contrat de financement de 2002 conclu entre la BEI et EADS prouve l'existence d'une contribution financière, sous la forme d'un prêt, au sens de l'article 1.1 a) 1) i), d'un montant de **[***]**. Par ailleurs, compte tenu de la qualification faite par les États-Unis de l'avantage allégué résultant de la simple existence de la ligne de crédit de 700 millions d'euros, nous constatons aussi que le contrat de financement de 2002 prouve l'existence d'un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i). Nous examinons maintenant si ces contributions financières et d'autres contributions financières accordées par la BEI à Airbus ont conféré un avantage au sens de l'article 1.2 de l'Accord SMC.

ii) Les prêts de la BEI contestés confèrent-ils un "avantage" à Airbus?

Arguments des États-Unis

7.739 Les États-Unis font valoir que l'objectif même de la BEI est de fournir un financement à des conditions plus favorables que celles qui peuvent être obtenues sur le marché.[3343] En particulier, ils notent que l'article 18 des Statuts de la BEI limite explicitement les prêts de la BEI aux situations où "des moyens provenant d'autres ressources ne sont pas disponibles à des conditions raisonnables". De plus, les États-Unis estiment que la BEI opère en utilisant la cote de crédit AAA accordée aux États membres des Communautés européennes pour obtenir des montants élevés de fonds sur le marché monétaire à des taux avantageux et appliquer ensuite ces taux à des bénéficiaires n'ayant pas la cote de crédit AAA. Ainsi, les États-Unis font valoir que, comme dans le cas du programme Partenariat technologique Canada qui était en cause dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, la BEI "ne cherche pas à obtenir des taux de rentabilité commerciaux {des prêts qu'elle accorde} et qu'{elle}n'en obtient d'ailleurs pas".[3344] Comme pour le Groupe spécial chargé d'examiner ce différend, les États-Unis demandent instamment au Groupe spécial, dans le présent différend, de constater que tous les prêts de la BEI en cause confèrent un avantage à Airbus.[3345]

7.740 Les États-Unis font valoir que le taux d'intérêt appliqué par la BEI pour chacun des prêts pertinents confirme que ces derniers étaient plus avantageux que les prêts comparables offerts par une banque commerciale. Pour deux des prêts en cause – le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 et le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 – les États-Unis ont présenté leur propre analyse des taux d'intérêt du marché servant de repère et ont comparé ces taux d'intérêt avec celui qui est appliqué par la BEI. Dans les deux cas, ils concluent que les taux d'intérêt de financements commerciaux comparables

[3342] Une fois qu'EADS a obtenu le versement de **[***]**, le montant de la ligne de crédit disponible en vertu du contrat était de **[***]**. Les États-Unis n'ont pas expliqué si leur allégation s'étendait à ce montant résiduel de la ligne de crédit.

[3343] États-Unis, PCE, paragraphes 397 à 402; États-Unis, DCE, paragraphes 260 à 268.

[3344] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.314.

[3345] États-Unis, PCE, paragraphe 400.

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

seraient moins avantageux que les taux d'intérêt appliqués pour les prêts de la BEI.[3346] Pour ce qui est des prêts restants, les États-Unis n'ont pas eu accès aux taux d'intérêt effectivement appliqués par la BEI jusqu'à ce qu'ils aient reçu la première communication écrite des Communautés européennes, lorsque celles-ci ont présenté sur une page un état récapitulatif des prêts pertinents.[3347] Les Communautés européennes ont présenté des copies des contrats de prêt dans leur deuxième communication écrite, ainsi que leur propre analyse de la question de savoir si les prêts ont été accordés à des taux d'intérêt non commerciaux.[3348] Avant les divulgations des Communautés européennes, les États-Unis avaient présenté des renseignements dans leur première communication écrite qui montraient que les taux d'intérêt annuels moyens appliqués par la BEI à ses clients, publiés dans les rapports annuels de la BEI de 1996 à 2004, étaient inférieurs aux taux débiteurs pour les sociétés fondés sur le marché de l'époque déterminés dans le rapport Ellis.[3349] Les États-Unis ont fait valoir que compte tenu du refus des Communautés européennes d'indiquer les conditions effectives des prêts au cours du processus prévu à l'Annexe V, la déduction raisonnable que le Groupe spécial pouvait tirer était que les neuf prêts restants de la BEI accordés à Airbus entre 1988 et 1993 étaient pareillement avantageux.[3350]

7.741 Outre l'avantage sous forme de taux d'intérêt que, d'après les allégations, la BE accorde aux bénéficiaires de ses prêts, les États-Unis observent que les prêts de la BEI confèrent un autre avantage, du fait que la BEI n'applique pas à ses emprunteurs de "commissions d'engagement" pour compenser l'engagement d'accorder les prêts, ni de "commissions pour non-utilisation" dans les cas où les emprunteurs n'utilisent pas les lignes de crédit que la BEI a accordées.[3351] De plus, les États-Unis font valoir que la ligne de crédit de 700 millions d'euros ouverte pour EADS en 2002 confère un avantage car, à leur avis, la "capacité de tirer une ligne de crédit de 700 000 000 d'euros a procuré de précieuses liquidités à {EADS}".[3352] Enfin, les États-Unis soutiennent que tous les prêts en cause accordés avant 1999 ont conféré un avantage à Airbus parce que la BEI n'a pas imposé de prime de risque.[3353]

Arguments des Communautés européennes

7.742 Les Communautés européennes rejettent l'affirmation des États-Unis selon laquelle, de par leur nature même, les prêts de la BEI confèrent un avantage aux bénéficiaires des prêts et, dans ce cas, à Airbus. Elles attirent l'attention sur les articles 19 1) et 24 des Statuts de la BEI, qui, selon leurs explications, exigent que la BEI fixe les taux d'intérêt à un niveau lui permettant "de faire face à ses

[3346] En particulier, les États-Unis affirment que les taux d'intérêt appliqués au prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 et le prêt consenti à Aérospatiale en 1992 étaient, respectivement, inférieurs de **[***]** et de **[***]** points de base au niveau du taux d'intérêt qui serait appliqué par un créancier commercial pour des prêts comparables. États-Unis, DCE, paragraphes 275 et 276, faisant référence à l'étude élaborée par NERA Economic Consulting, *The BEI Loans to Airbus*, pièce US-542 (RCC).

[3347] Pièce EC-154 (RCC).

[3348] CE, DCE, paragraphes 420 et 421 et 491 à 508, pièce EC-722 (RCC). Les États-Unis avaient demandé (par l'intermédiaire du facilitateur) que les Communautés européennes fournissent une copie des contrats au cours du processus prévu à l'Annexe V, mais les Communautés européennes ont refusé parce que, entre autres choses, elles estimaient que ces contrats n'entraient pas dans le champ d'application de l'Accord SMC. *Voir* la réponse des CE à la question n° 81, pièce US-5 (RCC).

[3349] États-Unis, PCE, paragraphes 410 à 416 se référant à certaines parties du rapport Ellis, pièce US-80 (RCC); États-Unis, DCE, paragraphe 271; États-Unis, réponse à la question n° 149 du Groupe spécial.

[3350] États-Unis, PCE, paragraphe 416.

[3351] États-Unis, PCE, paragraphe 402, faisant référence à une déclaration de la BEI présentée en tant que pièce US-160.

[3352] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 181 du Groupe spécial.

[3353] États-Unis, DCE, paragraphe 269.

obligations, de couvrir ses frais et de constituer un fonds de réserve", qui est de 10 pour cent du capital prescrit. En outre, les Communautés européennes notent qu'en vertu de l'article 19 2) des Statuts de la BEI, "la banque n'accorde pas de réduction sur les taux d'intérêt". Ainsi, selon les Communautés européennes, la BEI ne transmet pas aux emprunteurs les fonds qu'elle a empruntés sur les marchés financiers "à prix coûtant".[3354] De plus, toute idée selon laquelle les prêts de la BEI aboutissent à un subventionnement du fait que ses opérations sont effectuées à titre non lucratif devrait être rejetée car la rentabilité est dénuée de pertinence pour la question de savoir si une mesure est une contribution financière qui confère un avantage au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.[3355]

7.743 Les Communautés européennes font valoir que, contrairement aux affirmations des États-Unis, la BEI ne structure pas ses prêts d'une façon qui confère un avantage aux bénéficiaires. Elles expliquent que la BEI utilise des accords de prêt standard et une méthode standard pour calculer les taux d'intérêt. S'agissant de ce dernier point, les Communautés européennes indiquent que la BEI établit les taux d'intérêt pour chaque prêt qu'elle octroie selon trois éléments distincts: un taux de base (correspondant au coût de refinancement de la BEI sur les marchés financiers); une "majoration" (pour faire face à son obligation de couvrir les frais et de constituer un fonds de réserve); et, à partir de 1999, une prime de risque (correspondant à un risque de crédit et remplaçant l'obligation formelle de fournir une garantie).[3356] De plus, les Communautés européennes soutiennent que le fait que la BEI n'applique pas de commissions d'engagement ou de commissions pour non-utilisation est justifié car, entre autres choses, i) pour les contrats "à taux libre" (c'est-à-dire les contrats dont les taux ne sont pas fixés *ex ante*), il n'y aucune certitude quant au moment où les fonds sont disponibles, et la BEI ne s'engage pas à appliquer un taux d'intérêt précis; et ii) pour les contrats à "versement unique", il n'y a pas d'engagement illimité en tant que tel du fait que le contrat est signé et qu'un ou plusieurs versements ont généralement lieu quelques jours plus tard.[3357] Les Communautés européennes notent que si un emprunteur annule un versement demandé, il doit verser une compensation à la BEI.

7.744 Les Communautés européennes font valoir que l'approche adoptée par le Groupe spécial *Canada – Aéronefs* ne devrait pas s'appliquer en l'espèce puisque dans le différend en question, le Canada avait refusé de communiquer les renseignements pertinents sur les modalités et conditions des contrats contestés. Par contre, les Communautés européennes font observer que dans le présent différend, elles ont divulgué toutes les modalités et conditions contractuelles pertinentes.[3358]

7.745 Les Communautés européennes rejettent les analyses des taux d'intérêt servant de repère présentées par les États-Unis pour diverses raisons[3359] et présentent leur propre analyse démontrant que dans la plupart des cas, les prêts de la BEI en cause n'ont pas été accordés à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché, après ajustement pour tenir compte du coût de certaines obligations additionnelles alléguées figurant dans les contrats de prêt de la BEI.[3360] Lorsque l'analyse des Communautés européennes montre que certains prêts de la BEI ont été accordés à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché, les Communautés européennes soutiennent que le Groupe spécial devrait évaluer si ces prêts ont conféré un avantage en vérifiant si les différences entre les taux d'intérêt sont comprises dans la fourchette de 20 à 50 points de base au-dessus et au-dessous du point de repère

[3354] CE, PCE, paragraphes 1061 et 1062.
[3355] CE, réponse à la question n° 86 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphes 485 à 490.
[3356] CE, PCE, paragraphes 1069 et 1070; CE, DDONC, paragraphe 191.
[3357] CE, réponses aux questions n° 87 et 179 du Groupe spécial; CE, DDONC, paragraphe 192.
[3358] CE, réponse à la question n° 86 du Groupe spécial.
[3359] CE, PCE, paragraphes 1073 à 1089 et CE, DCE, paragraphes 494 à 499 (pour les taux d'intérêt servant de repères fondés sur le rapport Ellis); CE, DDONC, paragraphes 188 et 189 et pièce EC-857 (RCC) (pour les taux d'intérêt servant de repères déterminés à partir du rapport NERA Economic Consulting).
[3360] CE, PCE, paragraphes 1090 à 1103; CE, réponse à la question n° 89 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphes 500 à 508; pièce EC-722 (RCC); CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial; pièce EC-876 (RCC).

pertinent. À leur avis, un avantage ne pourrait exister que si les taux d'intérêt demandés par la BEI se situaient nettement hors de cette fourchette.[3361]

7.746 Enfin, les Communautés européennes font valoir que les activités générales de la BEI sont similaires à celles de la Banque mondiale dans la mesure où cette dernière ne peut, d'après les allégations, prêter que si elle "est convaincue que dans la situation existant sur le marché, l'emprunteur serait normalement dans l'incapacité d'obtenir le prêt dans des conditions qui, de l'avis de la banque, sont raisonnables pour l'emprunteur".[3362] Les Communautés européennes soutiennent que le même type de dispositions définit les opérations de crédit des autres institutions de crédit internationales comme la Banque asiatique de développement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, la Banque interaméricaine de développement et la Société financière internationale. Ainsi, les Communautés européennes estiment que constater que les activités de crédit de la BEI donnent lieu à un subventionnement signifierait que les prêts de toutes ces institutions de crédit internationales constitueraient aussi, par définition, des subventions.

Évaluation par le Groupe spécial

7.747 Les allégations des États-Unis concernant la question de l'avantage reposent essentiellement sur deux raisonnements. Premièrement, la nature des activités de crédit de la BEI montre qu'elle accorde des prêts sur la base de considérations non commerciales; et, deuxièmement, les modalités et conditions effectives dont sont assortis les prêts accordés par la BEI à Airbus montrent que ces prêts étaient plus favorables pour Airbus qu'un financement comparable obtenu sur le marché du fait qu'ils étaient accordés à des taux d'intérêt inférieurs et sans obligation de verser des commissions d'engagement ou des commissions pour non-utilisation. En ce qui concerne la ligne de crédit de 700 millions d'euros ouverte pour EADS en 2002, les États-Unis estiment aussi qu'un avantage a été conféré parce que la ligne de crédit a procuré à EADS de "précieuses liquidités".[3363] Nous évaluons tour à tour chacun des raisonnements des États-Unis.

Activités de crédit de la BEI

7.748 La BEI a été établie en 1957 en vertu de l'article 266 du Traité de Rome ("Traité instituant la CE") en tant qu'organisme de crédit à long terme des Communautés européennes. Ainsi qu'il est décrit à l'article 267 du Traité, la BEI a pour mission:

> "... de contribuer, en faisant appel aux marchés des capitaux et à ses ressources propres, au développement équilibré et sans heurt du marché commun dans l'intérêt de la Communauté. À cette fin, elle facilite, par l'octroi de prêts et de garanties, sans poursuivre de but lucratif, le financement des projets visés ci-après, dans tous les secteurs de l'économie:
>
> > a) projets envisageant la mise en valeur des régions moins développées;
> >
> > b) projets visant la modernisation ou la conversion d'entreprises ou la création d'activités nouvelles appelées par l'établissement progressif du marché commun, qui, par leur ampleur ou par leur nature, ne

[3361] CE, DCE, paragraphe 507.
[3362] CE, PCE, paragraphe 1064.
[3363] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 181 du Groupe spécial.

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

peuvent être entièrement couverts par les divers moyens de financement existant dans chacun des États membres;

c) projets d'intérêt commun pour plusieurs États membres, qui, par leur ampleur ou par leur nature, ne peuvent être entièrement couverts par les divers moyens de financement existant dans chacun des États membres.

Dans l'accomplissement de sa mission, la Banque facilite le financement de programmes d'investissement en liaison avec les interventions des fonds structurels et des autres instruments financiers de la Communauté."[3364]

7.749 Les Statuts de la BEI disposent en outre ce qui suit:

"Article 2

La mission de la Banque est définie par l'article 267 du Traité {instituant la CE}.

Article 18

1. Dans le cadre du mandat défini à l'article 267 du Traité, la Banque accorde des crédits à ses membres ou à des entreprises privées ou publiques pour des projets d'investissement à réaliser sur les territoires européens des États membres, pour autant que des moyens provenant d'autres ressources ne sont pas disponibles à des conditions raisonnables.

2. L'octroi de prêts est, autant que possible, subordonné à la mise en œuvre d'autres moyens de financement.

3. Lorsqu'un prêt est consenti à une entreprise ou à une collectivité autre qu'un État membre, la Banque subordonne l'octroi de ce prêt soit à une garantie de l'État membre sur le territoire duquel le projet sera réalisé, soit à d'autres garanties suffisantes.

4. La Banque peut garantir des emprunts contractés par des entreprises publiques ou privées ou par des collectivités pour la réalisation d'opérations prévues à l'article 267 du Traité.

5. L'encours total des prêts et des garanties accordés par la Banque ne doit pas excéder 250 pour cent du montant du capital souscrit.

6. La Banque se prémunit contre le risque de change en assortissant les contrats de prêt et de garanties des clauses qu'elle estime appropriées.

Article 19

1. Les taux d'intérêt pour les prêts à consentir par la Banque, ainsi que les commissions de garantie, doivent être adaptés aux conditions qui prévalent sur le

[3364] Pièce EC-157. Les Communautés européennes notent que l'objectif énoncé à l'alinéa b) "a été progressivement abandonné puisque les mesures visant à créer le Marché unique des CE avaient un caractère transitoire". Les Communautés européennes expliquent qu'"il a été appliqué pour la dernière fois en Espagne, au cours des années qu'a duré le processus d'adhésion de ce pays aux CE". CE, PCE, note de bas de page 809.

> marché des capitaux, et doivent être calculés de façon que les recettes qui en résultent permettent à la Banque de faire face à ses obligations, de couvrir ses frais et de constituer un fonds de réserve conformément à l'article 24.
>
> 2. La Banque n'accorde pas de réduction sur les taux d'intérêt. ..."[3365]

7.750 Ainsi, la BEI peut être qualifiée d'établissement bancaire supranational à but public qui agit pour promouvoir les objectifs généraux de l'UE en accordant des prêts dans une large gamme de secteurs économiques, "pour autant que des moyens provenant d'autres sources ne sont pas disponibles à des conditions raisonnables", assortis de taux d'intérêt qui lui permettent de couvrir ses frais et de constituer un fonds de réserve. La BEI a décrit ses activités de crédit dans les termes suivants:

> "{L}e soutien des États membres confère à la BEI la cote de crédit la plus élevée possible (AAA) sur les marchés monétaires, où elle peut donc se procurer des montants très importants de capitaux à des conditions très concurrentielles. La BEI peut à son tour investir dans des projets d'intérêt public qui normalement n'obtiendraient pas de fonds – ou pour lesquels il serait nécessaire d'emprunter à un coût plus élevé."[3366]
>
> "Avec une excellente cote de crédit "AAA" et opérant en tant qu'emprunteur important sur les marchés financiers, la BEI peut lever des fonds à des taux avantageux. Étant une institution à but non lucratif, la Banque transmet les avantages à ses clients sous la forme de prêts à des taux intéressants. Les taux d'intérêt sont fondés sur le coût des emprunts de la BEI et une petite marge pour couvrir les frais administratifs et autres."[3367]

7.751 Dans la pratique, les fonds prêtés par la BEI sont donc d'abord obtenus par celle-ci sur le marché monétaire à des taux d'intérêt correspondant à la cote de crédit AAA. Ces fonds sont ensuite transmis aux emprunteurs à un taux d'intérêt majoré qui permet à la BEI "de faire face à ses obligations, de couvrir ses frais et de constituer un fonds de réserve". Nous croyons comprendre que le taux d'intérêt appliqué aux emprunteurs comprend aussi, depuis 1999, une prime de risque pour tenir compte du niveau estimé de la "perte attendue" pour un prêt.[3368] Avant l'introduction de cette prime de risque, les Communautés européennes affirment que le risque de crédit d'un prêt était en général pris en compte par la BEI par le biais d'une prescription en matière de garanties de prêt.[3369]

7.752 Les États-Unis font valoir que ces caractéristiques des activités de crédit de la BEI montrent que ses prêts sont non commerciaux et que, par conséquent, de la même manière qu'il a été constaté que la nature non commerciale des prêts en cause dans l'affaire *Canada – Aéronefs* conférait un avantage à leurs bénéficiaires, les prêts de la BEI qui sont en cause dans le présent différend doivent également conférer un avantage à Airbus, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Par ailleurs, les Communautés européennes rejettent le point de vue selon lequel la nature générale des activités de crédit de la BEI signifie forcément que cette dernière n'a pas obtenu pour les prêts accordés à Airbus un taux de rentabilité qui est similaire au taux qui serait demandé par des banques commerciales. Les

---

[3365] Pièce EC-157.

[3366] *EIB, What Does the Bank Do?* Pièce US-153. Une déclaration analogue est également faite dans le rapport annuel de la BEI pour 2004, présenté en tant que pièce US-159.

[3367] *EIB, FAQs, Project & Loans*, pièce US-160. Une déclaration analogue est également faite dans un autre document présenté par les États-Unis en tant que pièce US-151.

[3368] CE, PCE, paragraphe 1070; pièce EC-842, page 149.

[3369] CE, DDONC, paragraphe 191. Cet aspect allégué des activités de prêts de la BEI est examiné plus en détail aux paragraphes 7.815 à 7.819 ci-après.

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

Communautés européennes font valoir qu'il ne faudrait pas déterminer si une mesure est une subvention en se focalisant sur la question de savoir si celui qui accorde un prêt "demande" "dans l'abstrait un certain taux de rentabilité", mais en procédant à "une comparaison entre les conditions selon lesquelles la contribution financière contestée a été accordée et les conditions offertes au bénéficiaire sur le marché".[3370]

7.753 Nous rappelons que pour comprendre si une contribution financière, sous la forme d'un prêt, confère un avantage, il est nécessaire de procéder à une évaluation de la question de savoir si le prêt place le bénéficiaire dans une position plus avantageuse que celle qui aurait été la sienne s'il avait obtenu un prêt comparable auprès d'un créancier commercial.[3371] En procédant à cette évaluation, nous percevons la nature non lucrative des activités de la BEI et son mandat, qui est de fournir un financement pour autant que des moyens provenant d'autres ressources ne sont pas disponibles "à des conditions raisonnables", comme des caractéristiques des activités de crédit de la BEI qui laissent penser que ses prêts sont accordés pour des projets qui seraient plus difficiles à réaliser avec succès, ou simplement irréalisables, avec un financement commercial. Dans cette mesure, nous estimons que les éléments de preuve que nous avons examinés au sujet de la nature des activités de crédit de la BEI (en particulier leur nature non lucrative) corroborent indirectement le point de vue selon lequel le taux de rentabilité qu'elle obtient sur les prêts qu'elle consent aux emprunteurs (y compris ceux qui sont contestés par les États-Unis dans le présent différend) est inférieur au taux de rentabilité qui serait exigé par un créancier commercial, ce qui confère ainsi un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Toutefois, les parties ont présenté d'autres éléments de preuve qui concernent directement les modalités et conditions que, selon leurs affirmations, les créanciers commerciaux auraient demandé à Airbus d'accepter pour obtenir des prêts comparables aux prêts de la BEI en cause. Les États-Unis ont présenté ces éléments de preuve dans le but de *confirmer* que les prêts de la BEI confèrent un avantage à Airbus, alors que l'intention des Communautés européennes est de réfuter les allégations des États-Unis et de démontrer que les prêts ne confèrent *pas* d'avantage. Nous évaluons les communications des parties dans les sections ci-après.

Modalités et conditions des prêts accordés à Airbus

Prêt accordé à EADS en 2002

7.754 Le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 a été octroyé pour un projet particulier – le développement de l'A380. Il a été effectué en un seul versement de **[***]** dollars EU à un taux d'intérêt de **[***]**, à payer chaque année, sur un prêt non amortissable dont l'échéance finale est de **[***]** ans (c'est-à-dire le capital prêté majoré du versement de l'intérêt annuel final exigible le **[***]**).[3372] Les États-Unis allèguent que le prêt accordé à EADS a conféré un avantage pour deux raisons: i) il a été accordé à des conditions de taux d'intérêt plus avantageuses que celles d'un financement comparable sur le marché; et ii) EADS n'a pas été obligée de verser une commission d'engagement ou une commission pour non-utilisation. Nous examinons l'une après l'autre chacune des allégations des États-Unis.

Conditions relatives aux taux d'intérêt

7.755 Initialement, les taux d'intérêt du marché servant de repèress présentés par les États-Unis pour tous les prêts de la BEI étaient fondés sur les taux débiteurs généraux pour les sociétés par pays

[3370] CE, réponse à la question n° 86 du Groupe spécial.
[3371] *Voir* le paragraphe 7.382 ci-dessus.
[3372] Pièces US-158 (RCC), US-162 (RCC), EC-168 (RCC) et EC-879 (RCC).

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

déterminés dans le rapport Ellis.[3373] Pour le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002, les États-Unis ont affirmé que le taux débiteur commercial ajusté pour tenir compte du risque que le marché aurait appliqué à EADS en 2002 pour un prêt à long terme équivalent aurait été compris "dans la fourchette de **[***]** pour cent, le taux étant majoré de la commission d'engagement et de la commission pour non-utilisation applicables".[3374] Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis ont présenté une analyse révisée des taux d'intérêt du marché servant de repères pour ce prêt, élaborée par NERA Economic Consulting (le "rapport NERA concernant la BEI").[3375] À partir de cette analyse révisée, les États-Unis concluent que le "taux commercial appliqué à un prêt ayant les caractéristiques du prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 (emprunteur européen noté A3/A-, prêt en eurodollars, échéance de dix ans) aurait été de 5,68 pour cent en **[***]**."[3376]

7.756 Les Communautés européennes critiquent le taux d'intérêt du marché servant de repère présenté par les États-Unis pour diverses raisons. Dans une évaluation des conclusions du rapport NERA concernant la BEI, les Communautés européennes allèguent que le point de repère indiqué par les États-Unis pour le prêt accordé à EADS en 2002 présente de nombreuses lacunes qui le rendent peu fiable:

> "En ce qui concerne le prêt accordé par la BEI en 2002, la BEI a décelé les erreurs capitales ci-après dans l'évaluation effectuée par NERA:
>
> > • l'"avantage" total de 57 points de base allégué par NERA est entièrement fondé sur {l'}affirm{ation} de NERA, sans qu'il y ait d'éléments de preuve, {selon laquelle} le marché financier des États-Unis est si inefficace qu'il aurait coûté à EADS environ 63 points de base de plus pour emprunter des dollars EU par rapport à une entreprise des États-Unis ayant une notation équivalente.
> >
> > • NERA suppose qu'EADS aurait choisi ce qui, selon ses allégations, serait l'option la plus coûteuse pour emprunter des dollars EU (sur le marché des euro-obligations) même si, selon NERA, il aurait été moins coûteux pour une entreprise européenne telle qu'EADS d'emprunter sur le marché "Yankee".
> >
> > • NERA impute {une} cote de crédit erronée à EADS – en **[***]**, EADS était notée A par S&P, et non A-.
> >
> > • l'"avantage" de 57 points de base allégué par NERA ne résiste tout simplement à aucune analyse sur la base des prix obtenus par d'autres entreprises emprunteuses européennes comparables au moment du prêt accordé par la BEI en 2002 ou, d'ailleurs, avec les niveaux de prix qu'EADS aurait pu obtenir sur le marché des swaps ou par le biais du marché des prêts syndiqués en dollars EU."[3377]

[3373] États-Unis, PCE, paragraphes 404 et 415, faisant référence au rapport Ellis, pièce 6, pièce US-80 (RCC).

[3374] États-Unis, PCE, paragraphe 404.

[3375] NERA, The EIB Loans to Airbus (ci-après "rapport NERA concernant la BEI"), pièce US-542 (RCC).

[3376] États-Unis, DCE, paragraphe 275.

[3377] EIB Analysis of NERA EIB Report, page 1, pièce EC-857 (RCC) (ci-après l'"analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI"). *Voir aussi* la réponse des CE à la question n° 180 du Groupe spécial.

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

7.757 D'après ce que nous savons, le taux d'intérêt du marché servant de repère indiqué dans le rapport NERA concernant la BEI pour le prêt accordé à EADS en 2002 s'appuie sur le taux d'intérêt qu'une entreprise emprunteuse d'un pays autre que les États-Unis jouissant de la même cote de crédit qu'EADS aurait dû payer pour une obligation en "eurodollars" de dix ans émise le **[***]**.[3378] Les obligations en eurodollars sont des obligations en dollars EU émises par des entreprises à l'extérieur des États-Unis. Elles sont comparables soit aux obligations "Yankee", qui sont des obligations en dollars EU émises aux États-Unis par des entreprises non domiciliées aux États-Unis, soit aux obligations d'entreprises nationales des États-Unis, qui sont émises par des entreprises des États-Unis aux États-Unis. NERA affirme qu'en août 2004, le rendement des obligations en eurodollars de dix ans notées A était supérieur de 30 points de base environ à celui des obligations Yankee, alors que le rendement des obligations Yankee notées A dépassait de 33 points de base environ celui des obligations en dollars EU de dix ans émises par des entreprises nationales.[3379] Autrement dit, le rapport NERA concernant la BEI soutient qu'en août 2004, il était plus coûteux pour les entreprises notées A de pays autres que les États-Unis d'émettre des obligations libellées en dollars EU de dix ans hors des États-Unis que pour les entreprises des États-Unis notées A qui émettaient de telles obligations aux États-Unis, la différence étant de 63 points de base environ. Cette différence de prix est expliquée par NERA comme étant fonction de facteurs tels que des "risques transfrontières (le fait qu'une entreprise étrangère faisant un emprunt en dollars EU est exposée à un risque de change, outre le fait que si l'emprunteur se trouve à l'extérieur des États-Unis, il peut être plus difficile de faire respecter les dispositions du contrat obligataire, etc.) et des différences de liquidités sur les trois marchés".[3380]

7.758 La première critique formulée par les CE à l'égard du rapport NERA concernant la BEI porte sur la question de savoir s'il est judicieux d'utiliser le rendement lié à un indice des obligations en eurodollars de dix ans existant en août 2004 comme base du taux d'intérêt du marché servant de repère approprié. Les Communautés européennes notent que NERA ne cite aucun élément de preuve ou aucune source de données spécifique pour justifier son affirmation relative aux niveaux de rendement des obligations Yankee ou des obligations en eurodollars de dix ans à la date du **[***]**. En outre, elles font valoir que si les indices utilisés par NERA étaient l'indice Bloomberg des obligations Yankee en dollars EU de dix ans notées A du secteur industriel et l'indice EMU des obligations en eurodollars de dix ans notées A, on ne peut pas se fier à l'évaluation de NERA car les deux indices représentent "une sorte d'interpolation entre des obligations existantes" qui ne sont pas homogènes.[3381] Les Communautés européennes expliquent que l'indice industriel des obligations Yankee en dollars EU de dix ans notées A comprend des obligations émises par "l'État d'Israël, la Banque de Chine, la Banque nationale de Hongrie, la Pologne et BHP". Indiquant le caractère hétérogène de ces émetteurs d'obligations, les Communautés européennes notent que l'écart entre les obligations en dollars EU de dix ans émises par des émetteurs industriels nationaux notés A et les obligations Yankee en dollars EU de dix ans émises par des utilisateurs industriels notés A montrait "une extrême instabilité avec une valeur minimale de 21 points de base et une valeur maximale de 35 points de base". De même, les Communautés européennes observent que l'indice des obligations en eurodollars de dix ans "comporte actuellement des émetteurs tels que la République d'Italie, la région italienne de la Campanie, la filiale grecque de Coca Cola et certaines entités spéciales liées à Transneft, le

[3378] Rapport NERA concernant la BEI, page 7.
[3379] Rapport NERA concernant la BEI, pages 3 et 4.
[3380] Rapport NERA concernant la BEI, note de bas de page 5, pièce US-542 (RCC). *Voir aussi* les observations des États-Unis sur la réponse des CE à la question n° 180 du Groupe spécial, dans lesquelles les États-Unis notent que le fait que les obligations en eurodollars ne sont pas enregistrées auprès de la Commission des opérations de bourse des États-Unis signifie que les obligations nouvellement émises ne peuvent pas être immédiatement vendues aux États-Unis, ce qui les rend moins liquides.
[3381] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, page 3.

fournisseur d'oléoducs russes".[3382] L'écart entre les obligations Yankee en dollars EU de dix ans émises par des utilisateurs industriels notés A et les obligations en eurodollars de dix ans émises par des utilisateurs industriels notés A représentés par l'indice EMU est également "très instable, la fourchette étant comprise entre 19 points de base et 39 points de base". Étant donné que les émetteurs des obligations ayant servi à établir ces indices ne sont pas toutes des entreprises industrielles, les Communautés européennes font valoir que ce sont des indicateurs indirects peu fiables lorsqu'il s'agit d'évaluer ce que le marché aurait demandé à une entreprise comme EADS de payer en 2004 pour un financement en dollars EU similaire au prêt de la BEI.[3383]

7.759 Nous convenons avec les Communautés européennes que le recours à un indice des obligations en dollars EU qui est établi à partir de renseignements relatifs aux rendements des obligations émises en août 2004 par des entités qui comprenaient les pouvoirs publics et d'autres entreprises non industrielles ne donne pas un point de repère parfait pour évaluer le taux d'intérêt précis qu'une entreprise comme EADS aurait dû payer pour ce type de financement obligataire en dollars EU en août 2004.[3384] Cependant, à notre avis, l'indice des obligations en eurodollars qu'il apparaît que les États-Unis ont utilisé n'est pas entièrement dénué de pertinence.[3385] Premièrement, nous notons que les obligations en eurodollars sont une forme de financement en dollars EU offert aux entités qui comme EADS sont domiciliées et opèrent à l'extérieur des États-Unis.[3386] Par conséquent, le financement obligataire en eurodollars était une option accessible à EADS au moment du versement du prêt de la BEI. Deuxièmement, bien qu'il ne soit pas propre à EADS, l'indice des obligations en eurodollars pourrait néanmoins être considéré comme représentant le coût moyen des obligations en eurodollars pour le groupe d'entités jouissant d'une notation similaire représentées par cet indice, deux seulement d'entre elles étant des administrations publiques.[3387] En d'autres termes, l'indice EMU des obligations en eurodollars de dix ans notées A qu'il apparaît que les États-Unis ont utilisé indique le coût moyen du financement obligataire en eurodollars de dix ans sur le marché pour les entités notées A au moment pertinent.[3388]

[3382] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, page 3.

[3383] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, page 3.

[3384] Nous notons que l'indice des obligations en eurodollars qui, selon les Communautés européennes, a été utilisé dans le rapport NERA concernant la BEI comprenait des entreprises opérant dans les secteurs de la consommation (non cyclique), de la consommation (cyclique), des communications, des services publics et des finances. Seules deux des 13 entités emprunteuses figurant dans l'indice étaient des administrations publiques – la République d'Italie et la région italienne de Campanie. Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, annexe I.

[3385] Bien que NERA n'ait pas joint une copie des renseignements sur le prix des obligations en eurodollars qu'il a utilisés dans le rapport concernant la BEI, il a explicitement noté que ces renseignements provenaient de Bloomberg. Rapport NERA concernant la BEI, page 7, pièce US-542 (RCC). Les États-Unis n'ont pas contesté l'affirmation figurant dans l'analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI selon laquelle NERA a utilisé l'indice EMU des obligations en eurodollars de dix ans notées A pour établir son point de repère.

[3386] "Les obligations en eurodollars sont 1) libellées en dollars EU, 2) émises et négociées hors de la juridiction de tout pays, 3) garanties par un syndicat international, 4) émises au porteur (non enregistrées)". Frank J. Fabozzi and Steven Mann: *The Handbook of Fixed Income Securities*, Seventh Edition, McGraw-Hill, pages 396 et 397. Pièce US-673.

[3387] *Voir* la note de bas de page 3384 ci-dessus.

[3388] De plus, nous notons que la BEI a été déclarée comme figurant "en permanence parmi les principaux emprunteurs" sur le marché des obligations en eurodollars (Fabozzi and Mann, page 397, pièce US-673). La BEI a décrit ses activités d'emprunt en dollars EU pour 2004 (l'année où le prêt à EADS a été versé) dans les termes suivants: "En ce qui concerne le dollar EU, la Banque s'est distinguée parmi les emprunteurs internationaux en lançant des emprunts de référence, pour toutes les durées, levant 14,5 milliards de dollars EU au travers de six émissions globales de référence, à deux, trois, cinq et dix ans et d'une émission remboursable par anticipation. La BEI s'est une fois de plus imposée comme le premier intervenant en

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

7.760 La deuxième critique des CE a trait plus spécifiquement à la question de savoir si le taux d'intérêt commercial révisé servant de repère présenté par les États-Unis gonfle le coût du financement qui aurait pu être obtenu par EADS le 20 août 2004. En particulier, les Communautés européennes font valoir qu'en utilisant des données provenant d'un indice des obligations en eurodollars, les États-Unis supposent qu'EADS aurait choisi ce que le rapport NERA concernant la BEI reconnaît comme étant une option de financement en dollars EU plus coûteuse pour EADS que les obligations Yankee.[3389] Les États-Unis expliquent que NERA a utilisé un indice des obligations en eurodollars car celui-ci représente "un prêt libellé dans la même monnaie que le prêt de la BEI qui est accordé dans des conditions commerciales comparables au même endroit que celui où le prêt de la BEI a été émis" et permet donc une "comparaison entre des éléments de même nature" en ce qui concerne le prêt accordé à EADS en 2002.[3390] Ainsi, les États-Unis font valoir que "comme pour le prêt accordé par la BEI à EADS, le point de repère proposé par les États-Unis est un prêt **[***]** accordé par un créancier d'un pays autre que les États-Unis à un emprunteur d'un pays autre que les États-Unis".[3391]

7.761 Fabozzi et Mann décrivent le marché des obligations Yankee comme englobant "les émetteurs domiciliés à l'étranger qui s'enregistrent auprès de la SEC et empruntent des dollars au moyen d'émissions garanties par un syndicat des États-Unis pour un versement aux États-Unis".[3392] En d'autres termes, les obligations Yankee donnent lieu à un financement en dollars EU *aux États-Unis* destiné à des entités qui ne sont pas domiciliées aux États-Unis. En revanche, les obligations en eurodollars impliquent un financement en dollars EU *hors des États-Unis* destiné à des entités qui ne sont pas domiciliées aux États-Unis.[3393] Pour nous, il est évident que le prêt consenti par la BEI à EADS en 2002, en tant que prêt en dollars EU non amortissable émis en faveur d'une entreprise européenne située hors des États-Unis, ressemble plus au dernier type d'obligations qu'au premier. En outre, nous notons que pour les obligations en eurodollars, les intérêts (coupons) sont versés chaque année, comme c'est le cas du prêt de la BEI, tandis que pour les obligations Yankee, les intérêts sont versés chaque semestre.[3394] Par conséquent, bien que nous reconnaissions que le financement obligataire Yankee a pu être accessible à EADS en août 2004, nous convenons avec les États-Unis que le financement obligataire en eurodollars serait un meilleur indicateur indirect du prêt octroyé par la BEI à EADS en 2002.

7.762 La troisième critique formulée par les CE est que le point de repère avancé par les États-Unis applique à EADS une cote de crédit Standard & Poors A-, alors qu'en fait, le **[***]**, EADS jouissait d'une cote de crédit Standard & Poors A. Selon les Communautés européennes, la différence signifie que le point de repère proposé par les États-Unis gonfle le taux d'intérêt du marché de 6,5 points de base.[3395] Les États-Unis répondent en notant que même en acceptant l'affirmation factuelle des Communautés européennes et l'ajustement qu'elles proposent, le taux d'intérêt commercial révisé

---

dollar EU, pour ce qui est du volume, et de la fréquence, parmi les emprunteurs supranationaux; c'est aussi le seul émetteur de sa catégorie à offrir une courbe des rendements aussi complète, dont les échéances vont de 2005 à 2014." BEI, Rapport d'activité 2004, page 39, pièce EC-714. Rappelant que la BEI opère en empruntant des fonds sur le marché monétaire et en les prêtant à ses emprunteurs, il est possible d'imaginer, à partir de ces renseignements (mais nous soulignons que nous ne disposons d'aucun élément de preuve qui le confirme), que le marché des obligations en eurodollars pourrait bien avoir été la source des fonds en dollars EU versés à EADS dans le cadre du contrat de prêt de 2002.

[3389] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, pages 2 et 3, pièce EC-857 (RCC).

[3390] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 180 du Groupe spécial.

[3391] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 180 du Groupe spécial.

[3392] Frank J. Fabozzi and Steven Mann, page 398, pièce US-673.

[3393] Frank J. Fabozzi and Steven Mann, pages 396 à 398, pièce US-673.

[3394] Frank J. Fabozzi and Steven Mann, page 396, pièce US-673.

[3395] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, page 4, pièce EC-857 (RCC). *Voir aussi* CE – réponse à la question n° 180 du Groupe spécial.

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

servant de repère serait de 5,6138 pour cent, soit encore **[***]** points de base **[***]** le taux d'intérêt versé pour le prêt de la BEI.[3396] Nous reconnaissons avec les Communautés européennes que la cote de crédit d'EADS à la date du versement du prêt de la BEI (**[***]**) devrait être utilisée pour déterminer le taux d'intérêt du marché servant de repère approprié.

7.763 Enfin, les Communautés européennes font valoir que le point de repère fondé sur les obligations en eurodollars utilisé par les États-Unis "ne résiste à aucune comparaison avec les prix obtenus par d'autres entreprises emprunteuses européennes comparables au moment où le prêt a été accordé par la BEI en 2002" sur d'autres marchés du financement en dollars EU.[3397] Les Communautés européennes présentent ces autres taux d'intérêt comme les taux d'intérêt du marché servant de repèress appropriés et font valoir que lorsqu'ils sont correctement ajustés et examinés ensemble, ils démontrent que le taux d'intérêt dont était assorti le prêt accordé à EADS en 2002 relevait de la gamme des options de financement commercial accessibles à EADS à l'époque et qu'il n'a donc pas conféré d'avantage.

7.764 Initialement, les Communautés européennes ont proposé un taux d'intérêt du marché servant de repère de 5,10 pour cent, qui a été établi à l'aide de la valeur, à la date du **[***]**, de l'indice des rendements à échéances constantes de dix ans provenant de la courbe de rendement des obligations du Trésor des États-Unis (4,24 pour cent) (représentant le taux sans risque d'un emprunt en dollars EU au moment où le prêt de la BEI a été mis à la disposition d'EADS) et auquel a été ajouté l'"indice Reuters des marges sur les obligations d'entreprise de dix ans émises par les groupes industriels" jouissant de la même cote de crédit A3 qu'EADS (0,86 pour cent) (compte tenu du risque de crédit général présenté par l'emprunteur).[3398] Ultérieurement, les Communautés européennes ont ajouté 5 points de base à ce taux pour "prendre en compte l'observation valable figurant dans le {rapport NERA concernant la BEI} en ce qui concerne la fréquence des versements d'intérêts" sur les obligations du Trésor des États-Unis.[3399] En outre, les Communautés européennes ont présenté trois autres taux d'intérêt du marché pouvant servir de repères: i) le taux d'intérêt payé par une entreprise emprunteuse européenne comparable (Norsk Hydro A/S) sur le marché obligataire Yankee en dollars EU; ii) le taux d'intérêt payé par une entreprise emprunteuse européenne comparable (Pearson Plc) sur le marché des prêts syndiqués en dollars EU; et iii) le taux d'intérêt qui aurait pu être payé par EADS sur le "marché de swap" des obligations d'entreprises.[3400] Enfin, les Communautés européennes ont ajusté trois de ces points de repère pour tenir compte des "coûts/obligations additionnels liés au financement du projet" qui sont "expressément reconnus par les agences de notation" comme influant sur les prix des obligations et des prêts en vigueur sur le marché[3401], ce qui donne le résultat suivant:

[3396] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 180 du Groupe spécial.

[3397] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, page 4, pièce EC-857 (RCC); CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 149 du Groupe spécial.

[3398] CE, PCE, paragraphes 1097 à 1099; pièce EC-168 (RCC). Les Communautés européennes n'ont pas présenté de copie de l'"indice Reuters des marges sur les obligations d'entreprise de dix ans émises par les groupes industriels" pertinent. Dans des communications ultérieures, elles disent qu'elles ont utilisé l'"indice Moody pour les entreprises notées A3" afin de déterminer l'écart pertinent, pièce EC-722 (RCC) ou qu'elles se sont fiées à l'"indice Merril Lynch pertinent" (CE, réponse à la question n° 180 du Groupe spécial). Cela étant, nous croyons comprendre que la marge de crédit réellement utilisée par les Communautés européennes était fondée sur l'"indice Reuters des marges sur les obligations d'entreprise de dix ans émises par les groupes industriels" en ce qui concerne les entreprises jouissant d'une cote de crédit A3, qui témoignait du fait que Moody's avait attribué à EADS une cote de crédit A3 le 15 mars 2002. Pièce EC-168 (RCC).

[3399] CE, réponses aux questions n° 176 (note de bas de page 62) et 180 du Groupe spécial.

[3400] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, pièce EC-857 (RCC), pages 4 à 6; CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial.

[3401] CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial, faisant référence à une publication de Moody's qui dit notamment que "{p}our assurer une péréquation entre les pertes des prêts et des obligations notés de

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

Tableau 8 – Analyse des points de repère établis par les Communautés européennes pour le prêt accordé par la BEI en 2002

Point de repère	Taux de la BEI	Taux servant de repère	Taux servant de repère ajusté
Obligation du Trésor en dollars EU plus une marge pertinente pour les entreprises notées A3	**[***]**	**5,15%**	**5,08%**
Obligation Yankee de Norsk Hydro	**[***]**	**5,26%**	**5,20%**
Prêt syndiqué en dollars EU de Pearson	**[***]**	**LIBOR/swaps majorés de 35,5 points de base**	**Pas d'ajustement**
Obligations en euros d'EADS échangées contre des obligations en dollars EU	**[***]**	**5,20%**	**5,14%**

7.765 Les Communautés européennes affirment que les quatre taux d'intérêt ci-dessus représentent "le coût de financement qu'EADS aurait à défaut supporté pour un prêt équivalant" à celui accordé par la BEI en 2002 et devraient donc être tous considérés comme étant pertinents aux fins de l'analyse comparative.[3402] À ce sujet, elles font valoir que "la réalité commerciale est qu'il n'est simplement pas possible de faire valoir de façon crédible qu'il existe pour un emprunteur à un moment donné (au centième de pour cent près) un point de repère du marché consistant en" un taux d'intérêt unique.[3403] Par conséquent, reconnaissant cette réalité alléguée, les Communautés européennes concluent que les quatre options de financement qu'elles ont indiquées doivent toutes être prises en compte. Une fois que c'est fait, elles notent que la différence entre le taux d'intérêt appliqué par la BEI et les divers taux d'intérêt du marché servant de repères (ajustés) se situe entre -3 et +9 points de base, soit, en moyenne, une différence de +1,5 point de base ou de 0,015 pour cent.[3404]

7.766 Les Communautés européennes estiment aussi que toute évaluation du point de savoir si les prêts accordés par la BEI à EADS confèrent un avantage doit prendre en compte ce qui, selon leurs allégations, constitue les coûts additionnels de diverses obligations liées au projet et administratives existant dans les prêts de la BEI et qui ne seraient normalement pas présents dans les instruments obligataires utilisés par les États-Unis ou les Communautés européennes pour l'analyse comparative.[3405] Les Communautés européennes décrivent au moins neuf de ces obligations liées au projet[3406] et indiquent où chacune figure dans chacun des prêts de la BEI contestés.[3407] Les

---

manière similaire, il apparaît plus judicieux d'appliquer à la notation des prêts des ajustements à la hausse {d'environ 0,5 à 1,5 cran alphanumérique} que des ajustements à la baisse". Moody's Investor Service, *Special Comment 'Credit Loss Rates on Similarly Rated Loans and Bonds'*, December 2004, Summary, pièce EC-878.

[3402] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 149 du Groupe spécial.

[3403] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 149 du Groupe spécial.

[3404] CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial.

[3405] CE, PCE, paragraphes 1081 à 1089; CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial.

[3406] Ces obligations sont les suivantes: i) participer à l'évaluation du projet; ii) réaliser le projet; iii) utiliser les fonds uniquement pour financer le projet; iv) effectuer des remboursements anticipés au cas où les coûts du projet sont inférieurs aux prévisions; v) maintenir et assurer le projet; vi) ne pas céder d'actifs du projet; vii) respecter les prescriptions de la BEI en matière de marchés publics; viii) respecter les prescriptions en matière d'établissement de rapports sur le projet; et ix) autoriser des visites de la BEI dans le cadre du projet. CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial.

[3407] Pièce EC-876 (RCC).

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

Communautés européennes expliquent que les coûts de ce type n'existent généralement pas en ce qui concerne les instruments obligataires, car, comme le montre une obligation EADS émise en 2005, le financement obligataire n'est pas spécifique au projet, mais destiné aux "fins générales des entreprises".[3408] Pour ce qui est des coûts administratifs, les Communautés européennes font valoir que le principal coût administratif additionnel auquel est confronté un emprunteur qui contracte un prêt auprès de la BEI est le temps – le temps nécessaire pour entreprendre les étapes procédurales additionnelles, surtout l'évaluation du projet, étapes qui ne sont pas requises lorsque le financement est recherché sur le marché obligataire.[3409] Prenant en compte tous ces coûts additionnels, les Communautés européennes estiment que le taux d'intérêt offert par la BEI pour le prêt accordé à EADS en 2002 est compris dans la fourchette des taux d'intérêt du marché accessibles à EADS le **[***]** et n'a donc pas conféré d'avantage.[3410]

7.767 Les États-Unis rejettent les points de repère établis par les Communautés européennes pour différentes raisons. D'après ce que nous savons, la critique particulière des États-Unis à l'égard du premier des points de repère établis par les Communautés européennes vise surtout la question de savoir s'il est adéquat d'utiliser l'indice Reuters des marges sur les obligations d'entreprise émises par les groupes industriels présentant une cote de crédit A3. Selon le rapport NERA concernant la BEI, les Communautés européennes ont commis une erreur dans l'établissement de leur premier point de repère parce qu'elles ont utilisé le "rendement des obligations notées A-3 émises par des emprunteurs *nationaux* des États-Unis, et non par des emprunteurs européens".[3411] Nous croyons donc comprendre que les États-Unis font valoir que l'utilisation de l'indice Reuters des marges sur les obligations d'entreprise émises par les groupes industriels ayant une cote de crédit A3 pour établir le taux d'intérêt du marché servant de repère signifie qu'il est moins utile en tant qu'indicateur pour le prêt accordé par la BEI à EADS (qui était un prêt en dollars EU consenti par un établissement de crédit hors des États-Unis à une entreprise étrangère) que leur propre point de repère.

7.768 Nous rappelons que les Communautés européennes n'ont pas présenté de copie de l'"indice Reuters des marges sur les obligations d'entreprise de dix ans émises par les groupes industriels" qui, d'après leurs allégations, avait été utilisé pour établir le premier de leurs taux d'intérêt du marché servant de repères pour le prêt accordé à EADS en 2002. Les Communautés européennes n'ont pas expliqué non plus dans quelle mesure les données sur les écarts utilisées étaient limitées (ou non) aux obligations en dollars EU émises aux États-Unis. De plus, bien qu'il leur ait été spécifiquement demandé de répondre à la critique des États-Unis visant leur point de repère, les Communautés européennes n'ont pas contesté l'affirmation selon laquelle elles ont eu recours au "rendement des obligations notées A-3 émises par des emprunteurs nationaux des États-Unis".[3412] Compte tenu de ces éléments, nous constatons que le point de repère des Communautés européennes est moins pertinent pour l'analyse comparative que les renseignements ayant trait au rendement des obligations en dollars EU émises par des entreprises européennes notées A3 situées hors des États-Unis.

7.769 Le deuxième point de repère présenté par les Communautés européennes a été calculé à partir du rendement, à la date du **[***]**, d'une obligation Yankee émise par Norsk Hydro A/S, à échéance en 2014. Les Communautés européennes ont ajusté ce rendement (5,145 pour cent) trois fois: i) en ajoutant 6,5 points de base pour prendre en compte le fait qu'EADS avait une cote de crédit

[3408] CE, DCE, paragraphes 494 et 495; CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial; pièce EC-721.

[3409] CE, DCE, paragraphe 497; CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial.

[3410] CE, DDONC, paragraphe 189; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 149 du Groupe spécial.

[3411] Rapport NERA concernant la BEI, page 3 (italique dans l'original); États-Unis, DCE, paragraphe 279.

[3412] CE, réponse à la question n° 180 du Groupe spécial.

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

"légèrement inférieure" à celle de Norsk Hydro (qui était à l'époque une entreprise européenne notée A); ii) en ajoutant 5 points de base de plus pour tenir compte du fait que les intérêts des obligations Yankee étaient payés chaque semestre, alors que le prêt accordé par la BEI à EADS exigeait un paiement annuel des intérêts; et iii) en opérant une réduction de 6,5 points de base en tant que "coûts/obligations additionnels liés au financement du projet" "expressément reconnus par les agences de notation" comme influant sur les prix des obligations et des prêts en vigueur sur le marché.[3413]

7.770 À notre avis, le recours des Communautés européennes aux données provenant du marché des obligations Yankee fait du deuxième point de repère qu'elles ont proposé un indicateur commercial indirect moins approprié pour le prêt accordé par la BEI à EADS que le point de repère avancé par les États-Unis. Nous rappelons que les obligations Yankee sont des obligations en dollars EU émises aux États-Unis à l'intention d'entités étrangères qui payent des intérêts chaque semestre. En outre, selon Fabozzi et Mann, les obligations Yankee sont habituellement émises par des émetteurs souverains et des émetteurs bénéficiant d'une garantie souveraine jouissant d'une cote de crédit élevée – alors que les obligations en eurodollars sont émises pour la plupart par des entreprises.[3414] De ce fait, nous considérons que les taux d'intérêt liés aux financements obligataires Yankee sont moins appropriés en tant qu'indicateurs indirects pour le prêt en dollars EU accordé par la BEI à EADS que les obligations émises sur le marché en eurodollars. Certes, nous reconnaissons qu'il est intéressant de chercher à établir un taux d'intérêt du marché servant de repère sur la base du financement obligataire Yankee effectif ayant la même échéance que le prêt accordé à EADS en 2002 obtenu par une entreprise européenne jouissant d'une cote de crédit analogue à celle d'EADS, mais nous estimons que le point de repère des Communautés européennes est un indicateur indirect moins approprié que le point de repère révisé avancé par les États-Unis en ce qui concerne le taux d'intérêt qu'un créancier commercial aurait appliqué à EADS en août 2004 pour un prêt présentant les mêmes caractéristiques que le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002.

7.771 Le troisième point de repère présenté par les Communautés européennes est fondé sur un prêt syndiqué en dollars EU accordé à une société d'édition européenne notée BBB+, Pearson Plc, en juillet 2004, ajusté pour prendre en compte la meilleure cote de crédit dont jouit EADS et la durée de cinq ans du prêt (par rapport au prêt de dix ans accordé à EADS).[3415] Les États-Unis font valoir que les caractéristiques de ce point de repère, comme pour celui établi à partir des renseignements relatifs aux obligations Yankee, diffèrent de celles du prêt accordé par la BEI à EADS dans la mesure où il a trait à un prêt en dollars EU accordé par des créanciers se trouvant aux États-Unis.[3416] Les Communautés européennes n'ont pas divulgué la source d'information concernant le prêt syndiqué accordé à Pearson Plc. Nous ne pouvons donc pas vérifier si le syndicat comprend uniquement des créanciers se trouvant aux États-Unis. Néanmoins, à notre avis, il y a plusieurs autres caractéristiques du prêt syndiqué consenti à Pearson qui en fait un indicateur commercial indirect moins approprié pour le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 que le point de repère proposé par les États-Unis. En particulier, le bénéficiaire du prêt syndiqué est une société d'édition, dont les activités sont de nature très différente de celle des activités d'EADS et d'Airbus. À ce propos, nous rappelons que le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 a été accordé aux fins du programme de développement de l'A380, projet dont les proportions sont largement sans précédent dans le domaine du développement des LCA. De plus, le prêt accordé à Pearson était syndiqué, ce qui signifie que les risques étaient répartis entre différents créanciers; et, comme les Communautés européennes elles-mêmes l'ont

[3413] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, pièce EC-857 (RCC), page 4; CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial.
[3414] Frank J. Fabozzi and Steven Mann, page 396, pièce US-673.
[3415] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, pièce EC-857 (RCC), pages 4 et 5.
[3416] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 180 du Groupe spécial.

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

noté[3417], le prêt consenti à Pearson comportait un crédit renouvelable sur cinq ans, alors que le prêt accordé par la BEI à EADS était un "prêt sur dix ans remboursable *in fine*". Ces caractéristiques rendent le prêt syndiqué très différent du prêt accordé par la BEI à EADS pour l'A380. Cela nous amène à conclure qu'il constitue un indicateur indirect moins approprié pour le prêt de la BEI en cause que le point de repère révisé proposé par les États-Unis.

7.772 Le dernier taux d'intérêt commercial servant de repère que les Communautés européennes proposent pour le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 est fondé sur ce que, selon les Communautés européennes, cela aurait coûté à EADS de convertir ("swap") une obligation libellée en euros émise le **[***]** en dollars EU. En recourant à des données historiques concernant les transactions sur le marché secondaire pour deux obligations libellées en euros émises par EADS qui étaient en circulation le **[***]** – l'une à échéance de 2010 et l'autre à échéance de 2018 – les Communautés européennes établissent un prix du marché approximatif "pour une marge théorique par rapport aux swaps d'une émission obligataire d'EADS à échéance de dix ans, à la date à laquelle le taux d'intérêt de la BEI a été fixé".[3418] Elles convertissent ensuite cette marge en "une marge approximative par rapport aux swaps en dollars EU en soustrayant le niveau de swap international pertinent et en ajoutant un niveau estimatif des coûts de transaction". Comme aucune donnée n'était disponible au sujet des swaps de dollars EU contre des euros pour des échéances de dix ans le **[***]**, les Communautés européennes ont déterminé le swap de devises pertinent à partir des données historiques "ICAP" disponibles auprès de Bloomberg.[3419] Les coûts de transaction ont été estimés d'après les renseignements "ICAP" comme représentant "la moitié de l'écart entre le taux vendeur et le taux acheteur dans un swap de dix ans".[3420] Ainsi, les Communautés européennes concluent que "le financement en dollars EU accordé à EADS par le biais d'une émission hypothétique en euros {le **[***]**} aurait coûté 5,205 pour cent".[3421]

7.773 Dans leurs observations concernant ce point de repère, les États-Unis notent qu'"un "swap" hypothétique en obligations **[***]** émises par EADS ... ne ressemble en rien au prêt effectivement consenti par la BEI".[3422] Nous ne sommes pas non plus convaincus que le point de repère proposé soit un indicateur commercial indirect approprié pour ce qu'aurait été le coût d'un financement en dollars EU comparable au prêt accordé par la BEI en 2002 pour EADS.

7.774 Brealey et Myers expliquent qu'une transaction de swap de devises type comportant l'émission d'une obligation aboutirait à l'échange d'une série de flux de trésorerie entre deux parties. Dans le premier cas, l'émetteur de l'obligation échangerait les fonds obtenus dans une devise sur le marché obligataire à un taux d'intérêt déterminé contre un financement d'un montant équivalent dans une autre devise provenant d'un contrepartiste. Chaque année jusqu'à l'échéance de l'obligation, le contrepartiste fournirait à l'émetteur de l'obligation les fonds nécessaires pour payer les intérêts aux détenteurs d'obligations dans la devise de l'obligation. En échange, l'émetteur de l'obligation verserait des intérêts dans la devise d'échange sur les fonds échangés avec son contrepartiste. À l'échéance de

[3417] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, pièce EC-857 (RCC), note de bas de page 8.

[3418] Les Communautés européennes définissent l'"écart par rapport aux swaps" comme "la différence entre le rendement de l'obligation et le swap correspondant". Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, pièce EC-857 (RCC), note de bas de page 9.

[3419] Les Communautés européennes décrivent l'"ICAP" comme étant "un courtier de premier plan dans le secteur des produits dérivés qui joue un rôle important dans les swaps de taux d'intérêt et de devises". Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, pièce EC-857 (RCC), note de bas de page 13.

[3420] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, pièce EC-857 (RCC), note de bas de page 15. Les Communautés européennes décrivent l'"écart entre le taux vendeur et le taux acheteur" comme étant "la différence entre les prix auxquels l'intermédiaire financier est désireux d'acheter ou de vendre le swap".

[3421] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, pièce EC-857 (RCC), pages 5 et 6.

[3422] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 180 du Groupe spécial.

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

l'obligation, le contrepartiste transférerait des fonds d'un montant suffisant dans la devise de l'obligation pour permettre à l'émetteur de l'obligation d'effectuer le versement final des intérêts et du principal aux détenteurs de l'obligation. De la même manière, l'émetteur de l'obligation ferait le dernier paiement des intérêts et du principal dans la devise d'échange en faveur du contrepartiste.[3423]

7.775 Ainsi, en substance, d'après ce que nous savons, le point de repère proposé par les Communautés européennes est fondé sur un accord théorique entre deux parties (EADS et un contrepartiste) visant à échanger des versements de principaux et d'intérêts dans des devises distinctes. Il supposerait l'échange d'un principal libellé en euros (obtenu par EADS grâce à une émission d'obligations) contre un montant équivalent en dollars EU. Chaque année jusqu'à l'échéance des obligations, EADS et le contrepartiste échangeraient des versements d'intérêts – EADS verserait des intérêts en dollars EU au contrepartiste au taux d'intérêt lié au "swap" de dollars EU; et le contrepartiste verserait à EADS des intérêts en euros d'un montant permettant de couvrir les versements d'intérêts requis pour l'obligation. À l'échéance, le paiement des intérêts finals serait effectué et les principaux feraient l'objet d'un nouvel échange entre les deux parties. À notre avis, ces caractéristiques du quatrième point de repère proposé par les Communautés européennes montrent qu'il s'agit d'un type d'instrument de financement très différent du prêt accordé par la BEI à EADS en 2002. Nous ne sommes pas donc convaincus que ce point de repère représente un meilleur indicateur indirect du taux d'intérêt commercial qu'il aurait été demandé à EADS de payer pour un financement en dollars EU présentant les mêmes caractéristiques que celles du prêt accordé par la BEI en 2002 que le point de repère commercial révisé présenté par les États-Unis.

7.776 Les communications des parties montrent qu'établir un taux d'intérêt du marché servant de repère approprié pour le prêt accordé à EADS en 2002 est une tâche complexe. Certes, nous admettons le fait qu'EADS aurait disposé de diverses options en août 2004 pour obtenir un financement en dollars EU sur le marché, mais les options que les parties ont avancées comportent des instruments financiers offrant différents niveaux de comparabilité avec le prêt de la BEI. Nous rappelons que pour déterminer si le prêt accordé à EADS en 2002 a conféré un avantage, nous devons définir si l'un quelconque des taux d'intérêt servant de repères proposés par les parties peut constituer l'indicateur indirect le plus approprié pour le taux d'intérêt qu'un créancier commercial appliquerait à Airbus pour un financement présentant *les mêmes caractéristiques que celles du prêt accordé à EADS en 2002 ou des caractéristiques similaires*. Ainsi, contrairement à ce que les Communautés européennes suggèrent, le fait qu'EADS peut avoir recherché un financement en dollars EU en août 2004 auprès de diverses sources commerciales ne signifie pas forcément que toutes ces sources représentent une gamme d'options de financement commercial qui sont *pareillement comparables* au prêt accordé à EADS en 2002.

7.777 Dans l'ensemble, d'après les arguments et les éléments de preuve présentés par les parties, nous estimons que le taux d'intérêt du marché servant d'indicateur indirect qui se rapproche le plus, en termes de caractéristiques et de traits essentiels, du prêt accordé par la BEI à EADS en 2002, et qu'il serait approprié d'utiliser comme point de repère commercial aux fins de notre analyse de l'avantage, serait fondé sur le taux d'intérêt des obligations en eurodollars de dix ans avancé par les États-Unis, ajusté pour tenir compte de la cote de crédit d'EADS à la date du **[***]**. Comme nous l'avons déjà observé, ce point de repère représente le coût du taux d'intérêt annuel moyen d'un financement obligataire en dollars EU de dix ans hors des États-Unis à la date du **[***]** pour des entités jouissant de la même cote de crédit qu'EADS qui ne sont pas domiciliées aux États-Unis. Il présente donc une grande ressemblance avec le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002, qui était un prêt en dollars EU non amortissable de dix ans donnant lieu à des paiements d'intérêts annuels et accordé hors des États-Unis à une entreprise européenne. En revanche, dans la mesure où les deux points de repère

[3423] Richard A. Brealey and Steward C. Myers, *Principles of Corporate Finance*, Fourth Edition, Mc-Graw Hill Inc., 1991, pages 642 et 643.

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

fondés sur des obligations présentés par les Communautés européennes étaient basés sur le coût d'un financement obligataire en dollars EU obtenu i) *aux États-Unis par des entreprises des États-Unis*; ou ii) *aux États-Unis* par une entreprise européenne (obligation Yankee), ils représentent des options de financement en dollars EU qui ont moins d'éléments en commun avec le prêt accordé par la BEI à EADS qu'un financement sur le marché obligataire en eurodollars.

7.778 Les différences entre le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 et les deux autres points de repère du marché proposés par les Communautés européennes sont plus prononcées. Comme nous l'avons noté, l'option du prêt syndiqué en dollars EU ferait intervenir plusieurs banques assumant le risque d'un défaut de paiement d'EADS, alors que le prêt accordé par la BEI à EADS n'implique qu'une seule banque. De plus, on ne voit pas clairement si le financement en dollars EU dans le cadre du prêt syndiqué serait accordé à partir des Communautés européennes ou d'ailleurs. De même, par rapport au prêt accordé par la BEI à EADS, une obligation libellée en euros convertie en dollars EU est un instrument financier relativement complexe qui prendrait effet dans un processus à deux étapes: premièrement, EADS devrait émettre une obligation libellée en euros et, deuxièmement, elle devrait conclure un accord avec un contrepartiste pour convertir en dollars EU les versements du principal et des intérêts liés à l'obligation libellée en euros. Par conséquent, alors que le prêt accordé par la BEI à EADS implique une seule relation contractuelle principale (entre la BEI et EADS), la conversion hypothétique d'obligations libellées en euros en dollars EU impliquerait au moins deux relations contractuelles principales – une entre EADS et les détenteurs de ses obligations et une autre entre EADS et son contrepartiste du swap. À notre avis, ce type d'instrument financier présente peu de ressemblance avec le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002. C'est donc un indicateur indirect moins fiable que l'obligation en eurodollars servant de repère présentée par les États-Unis, en ce qui concerne le taux d'intérêt qu'un créancier commercial appliquerait à EADS pour un financement en dollars EU ayant les mêmes caractéristiques que celles du prêt de la BEI.

7.779 Après avoir conclu que le taux d'intérêt commercial servant de repère le plus approprié pour déterminer si le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 a conféré un avantage est le taux d'intérêt des obligations en eurodollars avancé par les États-Unis, ajusté pour prendre en compte la cote de crédit d'EADS en **[***]**, nous estimons qu'il n'est pas nécessaire que nous formulions des constatations définitives au sujet de la question de savoir s'il faut procéder à d'autres ajustements pour tenir compte des trois types de coûts additionnels dont les Communautés européennes affirment qu'ils ont été engagés dans le cadre du contrat de prêt de la BEI, mais indépendamment des instruments obligataires utilisés pour établir les taux d'intérêt servant de repèress utilisés par les parties. Cela tient au fait que même si l'on accepte l'intégralité des arguments des Communautés européennes et même si l'on ajuste en conséquence le taux d'intérêt du marché servant de repère proposé par les États-Unis, notre évaluation globale est que le prêt accordé par la BEI à EADS demeurerait avantageux par rapport à un financement commercial comparable.

7.780 Le premier des coûts additionnels allégués est ce qu'on appelle les "coûts/obligations additionnels liés au financement du projet". Selon les Communautés européennes, les "coûts/obligations additionnels liés au financement du projet" reflètent le "fait que des instruments financiers différents présentent des caractéristiques différentes et que ces dernières sont prises en compte dans la fixation du prix de ces instruments financiers sur le marché".[3424] Les Communautés européennes expliquent ce qui suit:

> "Il est, par exemple, généralement admis que les prêts sont fixés à un prix moins élevé que les obligations. Cela est dû notamment au fait i) que les créanciers ont un lien direct avec l'emprunteur et possèdent beaucoup plus de renseignements sur lui, alors que les investisseurs obligataires investissent en passant par un intermédiaire

[3424] CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial.

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

> financier (en général une banque d'investissement), ii) qu'un accord de prêt bilatéral permet aux créanciers de maintenir un dialogue constant avec leurs emprunteurs, ce qu'un émetteur d'obligations ne fait pas et ne peut pas faire avec potentiellement plusieurs dizaines de milliers de détenteurs d'obligations, iii) que les documents relatifs aux prêts comportent généralement beaucoup plus de clauses de protection que les documents relatifs aux obligations, et enfin iv) que les taux de recouvrement en cas de défaut de paiement sont habituellement plus élevés dans le cas d'un prêt que dans celui d'une obligation."[3425]

7.781 Se fondant sur l'évaluation par Moody's des différences au niveau des taux des pertes cumulées sur trois ans entre des prêts et des obligations notés de manière similaire, les Communautés européennes font observer qu'il est possible de quantifier "l'incidence sur les prix de l'utilisation d'obligations pour comparer un prêt assorti de modalités et conditions plus strictes que celles des obligations servant de points de repère"[3426], et elles demandent une réduction de 6,5 points de base en ce qui concerne les taux d'intérêt servant de repères établis d'après les renseignements concernant le marché obligataire.

7.782 Les États-Unis ne contestent pas spécifiquement le recours des Communautés européennes aux renseignements provenant de Moody's ou leur interprétation de ces renseignements. Cela étant, ils notent que même après avoir ajusté les points de repère des Communautés européennes pour prendre en compte les "coûts/obligations financiers additionnels liés au financement du projet" allégués concernant les obligations et le prêt de la BEI, deux des points de repère en question continuent de montrer que le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 n'avait pas un caractère commercial.[3427]

7.783 Nous partageons l'avis des Communautés européennes selon lequel, en général, les différences entre les instruments de crédit et les instruments obligataires peuvent se traduire par des différences dans le prix de l'emprunt qu'il faudrait prendre en compte dans la présente analyse de l'avantage. Cependant, même si l'on suppose que les Communautés européennes ont raison de demander qu'un ajustement de 6,5 points de base soit appliqué aux points de repère fondés sur les obligations utilisés par les parties, le taux d'intérêt lié au prêt accordé par la BEI à EADS (5,11 pour cent) demeurerait inférieur au niveau du taux d'intérêt servant de repère ajusté (5,5488 pour cent) proposé par les États-Unis. Ainsi, même si l'on accepte l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les "coûts/obligations additionnels liés au financement du projet" doivent être pris en compte pour définir un taux d'intérêt commercial servant de repère approprié par rapport auquel il convient de déterminer si le prêt accordé par la BEI à EADS a conféré un avantage, le taux d'intérêt lié au prêt accordé par la BEI à EADS aurait encore un caractère non commercial, ce qui confirme qu'il confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.784 Les deux autres ajustements en fonction des coûts préconisés par les Communautés européennes consistent à prendre en compte ce qui, selon leurs allégations, constitue les "coûts/obligations additionnels spécifiques au projet" et les "coûts/obligations administratifs additionnels du projet" engagés par EADS dans le cadre du prêt accordé par la BEI. Les Communautés européennes reconnaissent qu'il n'est pas aisé de quantifier ces coûts. Pour autant, dans les analyses des points de repère présentées dans la pièce EC-722 (RCC), les Communautés européennes estiment ce que ces coûts auraient pu être, selon elles, lorsqu'ils sont ajoutés au coût allégué des obligations financières additionnelles, pour un nombre de prêts de la BEI qui sont

---

[3425] CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial.

[3426] CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial; *voir aussi* la note de bas de page 3401 ci-dessus.

[3427] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 176 du Groupe spécial.

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

contestés. Par exemple, en ce qui concerne le prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1988 pour l'A330/A340[3428], les Communautés européennes font observer que les "obligations liées au projet, les obligations financières et les obligations administratives additionnelles" auraient coûté à Airbus au moins **[***]** points de base. À l'inverse, les Communautés européennes estiment que les "obligations liées au projet, les obligations financières et les obligations administratives additionnelles" en rapport avec le prêt accordé par la BEI à Airbus en 1993 pour les supertransporteurs[3429] (contrat présentant le même type d'"obligations additionnelles liées au projet" que le prêt accordé à Aérospatiale en 1988 pour l'A330/A340[3430]) auraient coûté à Airbus moins de **[***]** points de base.[3431] Pour un autre contrat, les Communautés européennes notent que "{m}ême si les autres obligations {non financières} additionnelles sont difficiles à évaluer avec précision, elles peuvent assurément être évaluées à plus de **[***]** points de base".[3432] Il est donc évident pour nous que quelle que soit leur valeur précise, les Communautés européennes ne suggèrent pas que les coûts administratifs et liés au projet additionnels dont il est allégué qu'ils ont été engagés par EADS dans le cadre du prêt accordé par la BEI en 2002 pour le projet A380 étaient notables en termes de points de base, et certainement pas suffisants pour réduire à zéro une marge d'environ **[***]** points de base – différence entre le taux d'intérêt effectif appliqué au prêt de la BEI (5,11 pour cent) et le point de repère ajusté proposé par les États-Unis (5,5488 pour cent).

7.785 Par ailleurs, pour bien prendre en compte le coût des obligations liées au projet ou administratives additionnelles imposées aux emprunteurs de la BEI, nous sommes d'avis qu'il serait aussi nécessaire de prendre en considération tous les types de coûts administratifs ou liés au projet analogues allant de pair avec le financement commercial qui ne sont pas engagés lorsque l'emprunt est effectué auprès de la BEI. Les États-Unis estiment que chercher à prendre en compte toutes ces différences alléguées "rendrait une analyse de l'avantage quasiment impossible". Ils posent la question suivante: "Comment comparerait-on la charge liée à une demande de prêt auprès de la BEI à la charge (y compris l'action des juristes, des banquiers et d'autres) liée à l'obtention d'un financement sur le marché? Ou ... comment comparerait-on les "coûts/obligations" spécifiques au projet indiqués par les Communautés européennes aux "coûts/obligations" d'un emprunteur disposant d'un personnel spécialisé dans le maintien de relations avec les banques d'investissement aux fins d'émissions régulières d'obligations?"[3433] En tout état de cause, les États-Unis notent que les Communautés européennes affirment simplement que les coûts additionnels allégués "ne seraient normalement pas présents" dans les instruments de financement commerciaux cités par les États-Unis. Selon ces derniers, si les Communautés européennes avaient procédé à une comparaison entre les "coûts/obligations" effectifs engagés dans le cadre de prêts individuels de la BEI et ceux du financement commercial, elles auraient constaté que de fait, les coûts effectifs qu'une entreprise engage pour émettre des obligations ou se procurer des capitaux par d'autres circuits commerciaux ne corroborent pas leurs affirmations. À ce propos, les États-Unis mettent en avant non seulement la propre expérience alléguée de Boeing en ce qui concerne les émissions d'obligations[3434], mais aussi

[3428] Pièce EC-693 (RCC).
[3429] Pièce EC-695 (RCC).
[3430] Pièce EC-876 (RCC).
[3431] Pièce EC-722 (RCC).
[3432] Pièce EC-722 (RCC), analyse élaborée relativement au prêt accordé par la BEI à British Aerospace en 1991 pour l'A330/A340, pièce EC-707 (RCC).
[3433] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 176 du Groupe spécial.
[3434] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 176 du Groupe spécial, révélant que Boeing estime que les commissions de la banque d'investissement, les commissions réglementaires et autres commissions concernant une émission obligataire de 1 milliard de dollars EU seraient comprises entre 10 et 20 millions de dollars EU (1 pour cent et 2 pour cent). Selon les États-Unis, les autres coûts engagés par Boeing comprendraient les coûts liés au maintien de sa cote de crédit (y compris les commissions de l'agence de notation), au maintien de sa conformité aux règlements relatifs aux valeurs mobilières et à l'affectation permanente d'employés aux activités connexes.

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

une étude de 2003 portant, d'après les allégations, sur plusieurs milliers d'émissions effectuées entre 1990 et 1994, étude qui est citée dans le rapport NERA concernant la BEI et qui montre des coûts totaux compris entre 0,475 pour cent et 1,75 pour cent pour les émissions d'obligations et même des coûts plus élevés pour d'autres types de financement commercial.[3435] Compte tenu de ce dernier élément de preuve, que les Communautés européennes n'ont pas contesté, nous ne sommes pas entièrement convaincus qu'il soit approprié de prendre en compte les coûts liés au projet et administratifs additionnels allégués de la manière qui est suggérée par les Communautés européennes. Toutefois, comme nous l'avons dit plus haut, même si nous devions accepter l'idée des Communautés européennes, le taux d'intérêt appliqué au prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 demeurerait inférieur à celui qui est appliqué à un financement commercial comparable.

7.786 Les Communautés européennes soutiennent que du fait qu'un emprunteur examinera en général les modalités et conditions offertes par différentes sources de financement avant de contracter un prêt, le taux d'intérêt du marché servant de repère devrait être compris dans une fourchette de taux et non consister en un taux d'intérêt unique. Selon les Communautés européennes, il en découle qu'"une différence de 20 à 50 points de base au-dessus ou au-dessous du taux servant de repère unique" ne devrait pas être considérée comme le signe d'un avantage.[3436] Ainsi, ce serait seulement quand le taux de la BEI se situe "nettement hors de cette fourchette de taux" que l'on pourrait constater qu'il a conféré un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[3437]

7.787 Nous convenons avec les Communautés européennes qu'il ne serait pas déraisonnable de s'attendre à ce que deux ou plusieurs créanciers commerciaux différents puissent appliquer des taux d'intérêt légèrement différents pour des prêts assortis des mêmes modalités et conditions. Il existe de nombreux facteurs qui peuvent influer sur le niveau auquel un créancier commercial fixera ses taux d'intérêt pour des clients. Il peut s'agir du niveau des réserves obligatoires, des divergences entre les créanciers dans l'évaluation du risque lié à un prêt donné, de l'accès aux liquidités, du risque qu'ils souhaitent courir et de leur modèle économique, ainsi que de la relation commerciale qu'ils entretiennent ou souhaitent établir avec le client potentiel. Comme ces facteurs peuvent être évalués différemment par divers créanciers commerciaux, il ne serait pas déraisonnable de s'attendre à découvrir que des créanciers différents offrent des prêts comparables au même client à des taux d'intérêt différents. Dans une situation donnée, toutes ces offres peuvent représenter une fourchette de taux d'intérêt commerciaux appropriée pour un prêt comparable.[3438] Pour autant, à notre avis, lorsqu'une telle affirmation est faite dans le cadre du système de règlement des différends de l'OMC, il incombe à la partie qui affirme l'existence d'une fourchette de taux d'intérêt commerciaux pertinents de présenter des éléments de preuve crédibles et des arguments convaincants pour établir ses paramètres. En l'espèce, nous pensons que les Communautés européennes ne l'ont pas fait. Premièrement, il apparaît que les Communautés européennes suggèrent que le point de repère qu'elles ont avancé devrait être considéré comme étant le point central d'une fourchette de taux d'intérêt du marché disponibles qui oscille entre "20 et 50 points de base au-dessus et au-dessous du taux servant

[3435] Rapport NERA concernant la BEI, page 5 (citant Richard A. Brealey, Stewart C. Myers, and Franklin Allen, *Principles of Corporate Finance*, page 399), pièce US-542 (RCC).

[3436] CE, DCE, paragraphe 507.

[3437] CE, DCE, paragraphe 507; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 149 du Groupe spécial.

[3438] Il apparaît que le fait qu'une fourchette de taux d'intérêt peut être appliquée à des prêts commerciaux comparables a également été reconnu par l'Organe d'appel dans l'affaire *Brésil – Aéronefs*, où en examinant une allégation de subventionnement à l'exportation au sens du point k) de l'Annexe I de l'Accord SMC, il a observé que "{d}ans un cas déterminé, l'utilisation ou la non-utilisation d'un versement des pouvoirs publics pour assurer un "avantage *important*", par opposition à un "avantage" qui n'est pas "important" peut fort bien dépendre de la position du taux d'intérêt *net* applicable à la transaction spécifique en cause en l'espèce par rapport à la gamme des taux commerciaux offerts". Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs*, paragraphe 182 (italique dans l'original, non souligné dans l'original).

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

de repère unique". Cela étant, elles n'ont pas expliqué pourquoi nous devrions accepter cette affirmation, au lieu de considérer que les points de repère avancés par les Communautés européennes peuvent se situer à l'extrémité haute ou basse de la fourchette. Deuxièmement, les Communautés européennes n'ont pas expliqué exactement pourquoi la fourchette des taux d'intérêt du marché que des créanciers concurrents offriraient pour un prêt qui est comparable à celui accordé par la BEI à EADS en 2002 devrait être comprise entre 20 et 50 points de base, au lieu d'un autre ensemble de valeurs. En l'absence de toute justification de leur affirmation et, en particulier, compte tenu de nos constatations relatives à la nature des activités de crédit de la BEI[3439], nous ne sommes pas convaincus qu'il soit approprié d'accepter l'idée selon laquelle des créanciers commerciaux auraient offert à EADS un prêt qui est comparable à celui qu'elle a obtenu de la BEI en 2002 à un taux d'intérêt fixé à quelque 50 points de base au-dessous du point de repère ajusté proposé par les États-Unis.

Commissions d'engagement et commissions pour non-utilisation

7.788 Nous rappelons que les États-Unis affirment qu'EADS a tiré avantage du prêt de 2002 non seulement grâce aux taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché appliqués par la BEI, mais aussi parce qu'elle n'a pas eu à payer de commissions d'engagement ni de commissions pour non-utilisation. Pour justifier leur affirmation, les États-Unis font référence à la déclaration ci-après faite par la BEI dans un document publié sur son site Web:

> "Outre ses taux de prêt habituellement avantageux, la BEI n'applique aucune commission d'engagement ni aucune commission pour non-utilisation, mais peut appliquer des commissions pour l'évaluation d'un projet et les services juridiques requis le cas échéant."[3440]

7.789 Les États-Unis font valoir que lorsqu'un créancier s'engage à accorder un financement à un emprunteur à une date ultérieure (comme la BEI l'a fait pour le prêt accordé à EADS en 2002), il offre à l'emprunteur une "option précieuse".[3441] Selon NERA, cette "option précieuse" est le droit d'un emprunteur d'"accéder ... à des fonds selon des termes convenus indépendamment du point de savoir si sa solvabilité se détériore ou si les conditions du marché changent".[3442] NERA estime qu'en échange du fait qu'il doit immobiliser ses capitaux de cette façon, le créancier exigera une compensation généralement sous la forme d'une "commission d'engagement", fixée en tant que taux de pourcentage annuel payé sur la même base que le prêt (annuelle, semestrielle, etc.), et calculée sur le montant du crédit qui n'a pas encore été tiré.[3443] Les États-Unis estiment qu'en ne versant pas de commissions d'engagement, Airbus a économisé "un montant allant jusqu'à 910 000 dollars EU par an".[3444]

7.790 Les Communautés européennes admettent que les commissions d'engagement sont le plus souvent appliquées par les banques sur les montants non utilisés des lignes de crédit accordées aux emprunteurs "selon une marge fixe au-dessus du niveau général des taux d'intérêt".[3445] Toutefois, elles affirment que les prêts de la BEI contestés ne comprenaient pas le type d'"option précieuse" qui

---

[3439] *Voir* le paragraphe 7.753 ci-dessus.
[3440] Pièce US-160.
[3441] États-Unis, DCE, paragraphe 278, faisant référence à l'explication des commissions d'engagement donnée dans le rapport NERA concernant la BEI, page 4, pièce US-542 (RCC).
[3442] Rapport NERA concernant la BEI, page 4, note de bas de page 7, pièce US-542 (RCC), paraphrasant Richard A. Brealey, Stewart C. Myers, and Franklin Allen, *Principles of Corporate Finance*, pages 856 et 857, pièce US-161.
[3443] Rapport NERA concernant la BEI, page 4, pièce US-542 (RCC).
[3444] Rapport NERA concernant la BEI, page 7, pièce US-542 (RCC).
[3445] CE, réponses aux questions n° 87 et 179 du Groupe spécial.

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

inciterait à verser de telles commissions.[3446] Les Communautés européennes expliquent que la BEI conclut deux types de contrats de prêt: i) des contrats à "versement unique", qui prévoient un versement d'un montant fixe dans une devise, à un taux d'intérêt et à une date convenus au moment de la signature; et ii) des contrats "à taux libre", en vertu desquels l'emprunteur se voit accorder un crédit assorti du droit de demander des versements dans un certain délai, dans des devises différentes, à des échéances différentes, selon des régimes de taux d'intérêt différents (fixes ou variables), selon des montants différents, dans un cadre préalablement défini dans le contrat.[3447] Les Communautés européennes estiment que l'application d'une commission d'engagement au premier type de contrat de prêt ne constituerait pas une pratique type du marché, puisque, étant donné que ces contrats supposent le versement de fonds généralement dans un délai de quelques jours après la signature, il n'y a pas d'engagement "indéterminé". S'agissant des contrats "à taux libre" comme le contrat de prêt de 2002 conclu avec EADS, les Communautés européennes font valoir que la BEI n'offre pas le type d'assurances contractuelles qui mériterait l'application d'une commission d'engagement. Cela tient au fait que les contrats "à taux libre" ne garantissent pas aux entités l'accès aux fonds à un niveau d'intérêt fixe, indépendamment du point de savoir si la "solvabilité {de l'emprunteur} se détériore" ou non, ou si le "coût du crédit augmente" ou non.[3448] De plus, les Communautés européennes notent que dans les contrats en question, la BEI ne garantit pas un accès immédiat aux versements.[3449]

7.791 Dans le cas particulier du prêt accordé par la BEI à EADS en 2002, les Communautés européennes expliquent que la BEI s'est engagée à fournir des fonds à EADS à un taux d'intérêt devant être déterminé par la BEI conformément à son règlement interne au moment du versement, et non au moment de la signature. Les Communautés européennes disent que ce règlement interne exige que le conseil d'administration de la BEI se conforme à l'article 19.1 des Statuts de la Banque, qui dispose que les taux d'intérêt doivent être fixés de manière à "permett{re} à la Banque de faire face à ses obligations, de couvrir ses frais et de constituer un fonds de réserve". Partant, selon les Communautés européennes, en concluant le contrat de prêt de 2002 avec la BEI, EADS n'avait aucune certitude ni aucune protection quant au taux d'intérêt qui serait appliqué pour tout versement demandé car elle ne savait pas ce que seraient le coût des fonds de la BEI, les frais administratifs ou le niveau des fonds de réserve de la BEI au moment du versement. De plus, les Communautés européennes notent que la BEI ne s'est pas engagée à fournir à EADS tout montant demandé dans un délai de "un ou deux jours", mais qu'elle a expressément réservé son droit d'appliquer un délai allant jusqu'à 120 jours.[3450]

7.792 Les Communautés européennes opposent les caractéristiques précitées du prêt accordé à EADS en 2002 au crédit obtenu par EADS en **[***]** auprès d'un syndicat de banques commerciales qui a effectivement appliqué une commission d'engagement. Ce crédit comportait une ligne de crédit renouvelable de **[***]** euros devant être **[***]** à un taux d'intérêt fixé à **[***]** nonobstant tout changement intervenu dans le coût des fonds des banques pertinentes ou dans la méthode de fixation des taux d'intérêt. De plus, selon les conditions du crédit en question, le syndicat bancaire était tenu de fournir les fonds dans un délai de trois jours ouvrables à compter d'une demande d'EADS.[3451] Les Communautés européennes font valoir que ces différences montrent que l'"option précieuse" dont les

[3446] CE, réponses aux questions n° 87 et 179 du Groupe spécial.
[3447] CE, réponse à la question n° 87 du Groupe spécial.
[3448] CE, réponse à la question n° 179 du Groupe spécial.
[3449] CE, réponse à la question n° 179 du Groupe spécial.
[3450] CE, réponse à la question n° 179 du Groupe spécial, faisant référence à l'article 1.02 A b du contrat de prêt conclu avec EADS en 2002, pièce EC-167 (RCC). *Voir aussi* l'analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, pages 7 et 8, pièce EC-857 (RCC).
[3451] CE, réponse à la question n° 179 du Groupe spécial, faisant référence à diverses dispositions du crédit de **[***]** accordé à EADS, pièce EC-881 (RCC), retiré et remplacé par un crédit similaire de **[***]** euros en **[***]**, pièce EC-882 (RCC).

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

États-Unis soutiennent qu'elle constitue la raison pour laquelle les banques appliquent une commission d'engagement n'existait pas dans le cadre du prêt accordé par la BEI à EADS en 2002.[3452]

7.793 Selon les conditions du contrat de prêt initial[3453], la BEI a accepté de prêter à EADS un montant maximal de 700 millions d'euros, en un nombre de tranches allant jusqu'à **[***]** tranches non inférieures à **[***]** euros chacune, à un taux d'intérêt devant être déterminé au moment de la demande de versement présentée par EADS, conformément au régime de taux d'intérêt particulier choisi par EADS.[3454] Il a été accordé à EADS le droit de choisir entre trois régimes de taux d'intérêt différents: un taux d'intérêt fixe ("taux fixe") et deux types de taux variables ("taux variable – écart variable", "taux variable – écart fixe").[3455] Le régime retenu par EADS était le régime à taux fixe. L'article 3.01A du contrat initial décrit la méthode qui serait employée pour établir le taux d'intérêt fixe appliqué par la BEI dans les termes suivants:

> **[***]**

7.794 Cette disposition a été ultérieurement modifiée par un avenant de mai 2004 (avant qu'EADS n'ait demandé le premier versement), qui a remplacé l'article 3.01A ii) par le texte ci-après:

> "ii) augmenté d'une marge de 20 centièmes de point de pourcentage (0,20 pour cent) si la tranche considérée est une tranche A".[3456]

7.795 Le contrat initial stipulait en outre qu'après avoir demandé un versement, EADS serait avisée du taux d'intérêt applicable (et de la date à laquelle le versement serait effectué) dix à 15 jours avant le versement effectif.[3457] Ainsi, au moment de *conclure le contrat de prêt*, EADS savait que le taux d'intérêt qu'elle aurait à payer pour tout versement demandé se composerait de deux parties: i) le taux d'intérêt appliqué par la BEI, à la date de la demande de versement présentée par EADS, aux prêts présentant les mêmes caractéristiques que le versement demandé en termes de devise, de calendrier de remboursement, et d'échéance et de périodicité des paiements d'intérêts; et ii) une marge de **[***]** points de base représentant la prime de risque appliquée par la BEI.[3458] Exception faite de la valeur de la prime de risque de **[***]** points de base, la méthode prescrite pour le calcul du taux d'intérêt fixe (taux créditeur général de la BEI applicable à des prêts comparables, majoré d'une marge

---

[3452] CE, réponses aux questions n° 87 et 179 du Groupe spécial.

[3453] Pièces EC-167 (RCC), US-158 (RCC)

[3454] Article 1.02, pièces EC-167 (RCC), US-158 (RCC).

[3455] Article 3.01, pièces EC-167 (RCC), US-158 (RCC).

[3456] Article 1.05, pièce EC-879 (RCC). Le contrat initial subdivisait chaque versement potentiel en deux parties égales, la "sous-tranche A" et la "sous-tranche B" (article 1.02E, pièces EC-167 (RCC), US-158 (RCC)). Cependant, par un avenant établi en mai 2004, cette subdivision a été remplacée par une autre qui séparait le crédit disponible en deux parties: tout versement qui, seul ou ajouté à des versements antérieurs, ne dépassait pas **[***]** serait dénommé "tranche A"; et tout autre versement qui, seul ou ajouté à des versements antérieurs, dépassait **[***]** serait dénommé "tranche B". (Article 1.03, pièce EC-879 (RCC)). Conformément à ces conditions, le versement de **[***]** demandé par EADS était désigné par l'expression "tranche A" et de ce fait était assujetti à la prime de risque de **[***]** de points de base.

[3457] Article 1.02C, pièce US-158 (RCC). Nous notons que dans le cadre des contrats à "versement unique", les Communautés européennes font valoir qu'un retard de dix à 15 jours entre la conclusion d'un contrat et le versement ne justifie pas le paiement d'une commission d'engagement. CE, réponse à la question n° 179 du Groupe spécial, note de bas de page 70. Les États-Unis n'ont pas fait valoir que le préavis de dix à 15 jours était suffisamment long pour justifier le fait que la BEI exige le paiement d'une commission d'engagement.

[3458] CE, réponse à la question n° 89 du Groupe spécial; pièces EC-722 (RCC) et EC-842.

additionnelle) est la même que celle qui est énoncée dans le contrat type de la BEI.[3459] Par conséquent, le mécanisme de fixation du taux d'intérêt convenu dans le cadre du contrat n'était pas propre à EADS, mais un mécanisme qui était généralement appliqué par la BEI aux autres activités de crédit.

7.796 Les États-Unis font valoir que sans en savoir davantage sur la méthode précise appliquée par la BEI pour fixer les taux d'intérêt, "il est impossible pour le Groupe spécial de déterminer le degré auquel les taux d'intérêt peuvent varier selon la date de versement et, par conséquent, le degré d'incertitude auquel un emprunteur auprès de la BEI est effectivement confronté par rapport à un emprunteur qui s'adresse à un créancier commercial".[3460] De plus, les États-Unis notent que les Communautés européennes n'ont pas indiqué quels facteurs la BEI ne prenait pas en compte lorsqu'elle fixait les taux d'intérêt à la date de versement. En particulier, ils observent que même si les Communautés européennes ont indiqué des facteurs tels que le coût des fonds de la BEI, ses frais administratifs et son fonds de réserve comme variables qui peuvent affecter les taux d'intérêt fixés par la BEI à la date du versement, elles n'ont rien dit quant au point de savoir si la BEI prend en compte une détérioration de la solvabilité de l'emprunteur.[3461] Lorsqu'ils formulent cette observation, nous croyons comprendre que les États-Unis laissent entendre que dans la mesure où la BEI ne tient pas compte d'une détérioration de la solvabilité d'un emprunteur entre le moment où un prêt est accordé et la date de versement, elle agit comme une banque commerciale qui offre un crédit selon des conditions convenues et donc, du moins dans cette mesure, est censée appliquer une commission d'engagement. Ainsi, le fait qu'EADS n'a pas versé de commission d'engagement signifie que le prêt de la BEI était plus avantageux pour EADS qu'un financement commercial comparable.

7.797 À notre avis, les éléments de preuve et les arguments dont nous sommes saisis indiquent que l'objet d'une commission d'engagement est d'offrir une compensation à un créancier pour avoir accepté, au moment de la conclusion d'un contrat de prêt, de fournir le financement à une date ultérieure à des conditions de taux d'intérêt correspondant, entre autres choses, à la cote de crédit d'un emprunteur au moment où le contrat de prêt a été conclu.[3462] En d'autres termes, une commission d'engagement est au moins en partie nécessaire pour offrir une compensation au créancier pour le risque de détérioration de la cote de crédit de l'emprunteur entre le moment où cette cote de crédit est utilisée pour fixer le taux d'intérêt contractuel et le versement effectif des fonds. Nous trouvons des éléments à l'appui de cette conclusion dans le passage ci-après extrait de Brealey et Myers, dont se sont prévalues les parties:

> "Les lignes de crédit sont relativement onéreuses car outre qu'elle paye des intérêts sur les emprunts, la société doit verser une commission d'engagement sur le montant non utilisé. En échange de ce coût supplémentaire, la société bénéficie d'une option précieuse: elle a un accès garanti à l'argent de la banque selon une marge fixe au-dessus du niveau général des taux d'intérêt. Cela équivaut à une option de vente

[3459] Article 3.01A, contrat standard de la BEI 2001, pièce EC-609 (RCC). Hormis le texte relatif à la prime de risque, le même libellé essentiellement est utilisé à l'article 3.01A du contrat standard qui existait avant 2001, pièce EC-711 (RCC).

[3460] États-Unis, observations sur la réponse des CE à la question n° 179 du Groupe spécial.

[3461] États-Unis, observations sur la réponse des CE à la question n° 179 du Groupe spécial.

[3462] États-Unis, DCE, paragraphe 278, faisant référence au rapport NERA concernant la BEI, page 4, pièce US-542 (RCC); États-Unis, observations sur la réponse des CE à la question n° 179 du Groupe spécial; CE, réponse à la question n° 179 du Groupe spécial.

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

> car la société peut vendre sa dette à la banque à des conditions fixes même si sa propre solvabilité se détériore ou si le coût du crédit augmente."[3463]

7.798 Nous rappelons que la BEI a appliqué à EADS un taux d'intérêt fixe constitué de deux éléments. Nous ne voyons pas clairement, d'après la description que font les Communautés européennes de la façon dont la BEI fixe les taux d'intérêt[3464] et les éléments de preuve qui nous sont présentés, si le premier de ces éléments prenait en compte la solvabilité d'EADS. Toutefois, notre interprétation du deuxième élément, la prime de risque de **[***]** points de base, est que de fait le taux d'intérêt a (au moins en partie) été établi compte tenu de la solvabilité d'EADS *au moment de la signature*. Dans son rapport annuel de 2006, la BEI explique qu'elle applique un système de notation pour déterminer le risque de crédit de chaque prêt. Cela suppose un examen notamment de la cote de crédit de l'emprunteur, de la valeur de tous les instruments de garantie et sûretés, du cadre contractuel et de la durée du prêt, le but étant d'établir le niveau général ou particulier de "provisionnement" requis. Les opérations de crédit dont la notation est "A-" seront assorties d'une prime de risque de 0,20 pour cent[3465], **[***]**.[3466]

7.799 En appliquant une prime de risque fixe de **[***]** points de base au versement de fonds demandé par EADS, indépendamment de toute détérioration éventuelle de la solvabilité de cette dernière, la BEI a offert à EADS au moins une partie de l'"option précieuse", qui, à ce que nous croyons comprendre, justifierait normalement les commissions d'engagement appliquées par les créanciers commerciaux. Il s'ensuit que dans la mesure où la BEI n'a pas exigé qu'EADS paie une commission pour compenser son engagement de mettre les fonds à disposition avec une prime de risque fixe, indépendamment de toute détérioration de sa solvabilité, le prêt que la BEI a accordé à EADS était plus avantageux qu'un prêt comparable pour un créancier commercial.

7.800 Abordant l'allégation des États-Unis selon laquelle le prêt accordé par la BEI à EADS a conféré un avantage du fait que la BEI n'a pas appliqué de commissions pour non-utilisation[3467], nous notons qu'hormis le fait de formuler cette allégation, les États-Unis n'ont avancé aucune explication spécifique ni fourni aucun élément de preuve ou avis d'expert particulier (comme ils l'ont fait pour le fait que BEI n'a pas appliqué de commission d'engagement)[3468] qui donne à penser qu'un créancier commercial aurait exigé qu'EADS verse une commission pour non-utilisation pour le même type de financement obtenu auprès de la BEI en vertu du contrat de prêt de 2002 – à savoir une ligne de crédit

---

[3463] Pièce US-161, États-Unis, DCE, paragraphe 278, rapport NERA concernant la BEI, page 4, note de bas de page 7, pièce US-542 (RCC); CE, réponse à la question n° 179 du Groupe spécial (citant le passage ci-dessus dans son intégralité, à l'exception de la première phrase).

[3464] CE, PCE, paragraphes 1067 à 1069.

[3465] Pièce EC-842, pages 149 à 152.

[3466] *Voir* la note de bas de page 3456 ci-dessus.

[3467] Les États-Unis définissent les commissions pour non-utilisation comme étant des commissions appliquées "dans les cas où les emprunteurs n'utilisent pas les lignes de crédit accordées par la BEI". États-Unis, PCE, paragraphe 402. Les Communautés européennes ont initialement défini les commissions pour non-utilisation comme étant "l'application de points de base au montant non tiré". CE, réponse à la question n° 87 du Groupe spécial. Toutefois, dans des communications ultérieures, les Communautés européennes disent que les commissions pour non-utilisation et les commissions d'engagement sont essentiellement deux façons de désigner "de façon interchangeable" la même compensation qu'une banque peut demander pour "garantir aux entités emprunteuses un accès immédiat aux fonds d'une banque de crédit "selon une marge fixe au-dessus du niveau général des taux d'intérêt"". CE, réponse à la question n° 179 du Groupe spécial.

[3468] En réalité, en présentant leur analyse de l'avantage révisée pour le contrat de prêt conclu par EADS en 2002, les États-Unis ne réitèrent pas leur allégation selon laquelle le prêt a conféré un avantage car il ne prévoyait pas de commissions pour non-utilisation, se concentrant uniquement sur l'absence de commissions d'engagement. États-Unis, DCE, paragraphes 275 et 278. *Voir aussi* le rapport NERA concernant la BEI, page 4, pièce US-542 (RCC), où le fait allégué que la BEI n'a pas appliqué à EADS de commissions pour non-utilisation n'est pas qualifié d'avantage découlant du contrat de prêt de 2002.

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

assortie uniquement d'une prime de risque de **[***]** points de base fixée au moment de la signature (par opposition, par exemple, au taux d'intérêt intégral applicable à la totalité du versement). En l'absence d'éléments de preuve ou d'explication pertinente de ce type et étant donné que les Communautés européennes n'admettent pas que le versement d'une commission pour non-utilisation ait été justifié[3469], nous ne sommes pas convaincus que les États-Unis aient fait assez pour établir que le prêt accordé à EADS en 2002 a conféré un avantage du fait que la BEI n'a pas exigé qu'EADS verse une commission pour non-utilisation.

Conclusion concernant le prêt accordé à EADS en 2002

7.801 Sur la base de l'analyse qui précède et compte tenu de nos constatations relatives à la nature des activités de crédit de la BEI[3470], nous constatons que les États-Unis ont établi que le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 a conféré un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC car: i) le taux d'intérêt appliqué par la BEI était inférieur à ce qu'un créancier commercial aurait demandé à EADS de payer pour un financement comparable; et ii) il n'a pas été exigé d'EADS qu'elle verse une commission d'engagement, même si une prime de risque fixe de **[***]** points de base a été appliquée pour une partie du prêt, indépendamment de toute éventuelle détérioration future de la cote de crédit d'EADS. En revanche, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 avait également conféré un avantage à EADS en raison du fait que la BEI n'avait pas appliqué de commissions pour non-utilisation.

Prêt accordé à Aérospatiale en 1992

7.802 Le prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992 a été octroyé en vertu d'un contrat conclu le 21 juillet 1992 aux fins du financement de la construction par Aérospatiale de bâtiments et de l'installation d'équipements industriels devant être utilisés pour la commercialisation de l'A330/A340. Le prêt a été effectué en un versement unique de **[***]** francs français à un taux d'intérêt de **[***]**, exigible chaque année, à échéance de **[***]** ans en **[***]**, amortissable au cours des huit dernières années à partir de **[***]** (c'est-à-dire uniquement les versements des intérêts requis pendant les **[***]** années du prêt, le principal majoré de l'intérêt étant payé chaque année uniquement à partir de la **[***]** année).[3471] Les États-Unis allèguent que ce prêt a conféré un avantage à Aérospatiale car: i) il a été accordé à des conditions de taux d'intérêt qui étaient plus avantageuses que celles d'un financement commercial comparable; et ii) la BEI n'a appliqué à Aérospatiale aucune commission d'engagement ou commission pour non-utilisation.

Conditions de taux d'intérêt

7.803 Comme on l'a déjà relevé, les États-Unis ont présenté des taux d'intérêt du marché servant de repères pour tous les prêts de la BEI en cause en se fondant sur les taux débiteurs généraux pour les sociétés par pays calculés dans le rapport Ellis pour chacune des entités Airbus pertinentes.[3472] Ces points de repère ont été établis en ajoutant: i) le taux d'intérêt annuel moyen dont sont assorties les obligations d'État de dix ans émises en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni pendant les années correspondant à la conclusion des contrats de prêt de la BEI (à savoir le taux d'intérêt sans risque); à ii) l'"écart de crédit" pour l'entité d'Airbus emprunteuse en cause (à savoir une prime de taux d'intérêt tenant compte du risque additionnel lié à l'endettement général de chaque entité d'Airbus). Pour Aérospatiale, les États-Unis ont estimé l'"écart de crédit" existant en 1992 en appliquant un modèle de régression. En substance, ce modèle reposait sur des renseignements

[3469] CE, réponses aux questions n° 87 et 179 du Groupe spécial.
[3470] *Voir* le paragraphe 7.753 ci-dessus.
[3471] Pièces US-167 (RCC), EC-694 (RCC) et EC-698 (RCC).
[3472] *Voir* le paragraphe 7.755 ci-dessus.

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

concernant les écarts de crédit effectifs de deux obligations de dix ans émises, d'après leurs allégations, par Aérospatiale en 1993 pour estimer ce qu'auraient été les écarts de crédit pour Aérospatiale durant chacune des années comprises entre 1970 et 1992.[3473] Appliquant cette méthode, les États-Unis ont initialement avancé un taux d'intérêt commercial servant de repère pour le prêt de **[***]** accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992.[3474] Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis ont révisé ce point de repère pour "incorporer les données relatives au marché à la date du prêt", face aux critiques des Communautés européennes sur leur utilisation de moyennes annuelles.[3475] Sur la base de leur analyse actualisée, les États-Unis estiment que le taux d'intérêt du marché servant de repère pertinent pour un prêt présentant des caractéristiques similaires à celles du prêt de la BEI serait de "10,46 pour cent, soit environ **[***]** points de base **[***]** que le taux effectif de **[***]** pour cent appliqué par la BEI {à Aérospatiale}".[3476]

7.804 Les Communautés européennes critiquent le point de repère révisé des États-Unis au motif qu'il est fondé sur ce qu'elles considèrent comme étant un modèle de régression erroné qui repose sur trop peu de points de données et prend comme hypothèse des échéances qui ne sont pas comparables à l'échéance effective du prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992.[3477] En particulier, les Communautés européennes notent que bien que les variables explicatives choisies soient "significatives" car "elles satisfont au critère dit critère F", la valeur "R^2" du modèle est "seulement de 0,43 dans la fourchette comprise entre 0 et 1, 1 étant le chiffre le plus exact".[3478] De plus, les Communautés européennes font valoir que le modèle de régression ne prend pas en compte les caractéristiques pertinentes des prêts pertinents, observant que si le prêt accordé par la BEI à Aérospatiale est **[***]**, le point de repère établi par NERA se fonde sur une "obligation d'État de dix ans et prend comme hypothèse un prêt sur dix ans remboursable *in fine*, faisant abstraction de l'incidence de son calendrier d'amortissement".[3479]

[3473] Rapport Ellis, pages 11 à 16, pièce US-80 (RCC). ("Les régressions visant à établir les paramètres du modèle de l'écart de crédit pour Aérospatiale ... étaient fondées sur les données concernant le rendement à l'échéance de deux obligations émises par Aérospatiale en 1993. ... À partir des coefficients ainsi établis et des données provenant de la courbe de rendement des obligations françaises sur la période 1970-1992, nous avons été en mesure de calculer pour ces années les valeurs de l'écart de crédit des emprunts généraux des entreprises sur dix ans pour Aérospatiale.") Nous croyons comprendre que les États-Unis ont utilisé les écarts de crédit effectifs pour les deux obligations d'Aérospatiale pour les années postérieures à 1992. ("La même procédure que celle utilisée pour construire les écarts de crédit pour l'entreprise française a été suivie dans le cas du Royaume-Uni: les écarts de crédit effectifs de BAE Systems ont été utilisés pour les années 1991-2006, et les paramètres de régression déterminés ont été utilisés pour les années pour lesquelles des données hors échantillon concernant la courbe de rendement étaient disponibles.")

[3474] États-Unis, PCE, paragraphe 411.

[3475] États-Unis, DCE, paragraphes 274 à 277; rapport NERA concernant la BEI, pages 3 et 6 ("Nous souscrivons à l'affirmation des États-Unis selon laquelle les conditions du marché fluctuent et, par conséquent, le taux appliqué au prêt doit être comparé à un point de repère existant "au moment pertinent et dans l'année pertinente où le prêt de la BEI a été contracté".") Pièce US-542 (RCC).

[3476] États-Unis, DCE, paragraphe 276.

[3477] CE, PCE, paragraphe 1078; analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, page 7, pièce EC-857 (RCC).

[3478] CE, PCE, paragraphe 1078. Le rapport Ellis décrit les données statistiques "R2 ajusté" et "F" comme étant deux "données statistiques récapitulatives fréquemment utilisées pour évaluer la validité d'une régression ...: le paramètre R2 ajusté mesure la fraction de la variance de la variable dépendante expliquée par la ou les variables indépendantes ajustées pour tenir compte des degrés de liberté, et la donnée statistique F est utilisée pour tester l'hypothèse selon laquelle tous les coefficients de régression sont nuls". Ellis note qu'"en l'espèce, la valeur R2 ajustée est relativement élevée et la donnée statistique F est très significative du point de vue statistique; cela montre que le modèle de régression est efficace pour l'estimation de l'écart de crédit pour les obligations d'Aérospatiale". Rapport Ellis, page 14, pièce US-80 (RCC).

[3479] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, page 7, pièce EC-857 (RCC).

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

7.805 Les Communautés européennes estiment que le caractère vicié du modèle de régression présenté par les États-Unis pour le prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992 est confirmé par le fait que les écarts de crédit liés aux obligations de dix ans effectivement émises par Aérospatiale en septembre 1991 et en octobre 1992 étaient respectivement de **[***]** et de **[***]** points de base, soit moins de la moitié de l'écart de **[***]** points de base estimé par le modèle des États-Unis, même s'il n'y avait eu "aucune nouvelle/amélioration importante concernant la solvabilité d'Aérospatiale pour justifier cette brusque réduction des écarts".[3480] En conséquence, les Communautés européennes avancent leur propre taux d'intérêt du marché servant de repère, établi sur la base de l'écart de crédit effectif de **[***]** points de base qui existait en septembre 1991 et du taux d'intérêt dont était assorti, selon leurs affirmations, l'emprunt à long terme du gouvernement français dont elles allèguent qu'il avait la même échéance que le prêt de la BEI à la date effective du versement fait par la BEI en faveur d'Aérospatiale, le 27 juillet 1992.[3481] Appliquant cette méthode, les Communautés européennes établissent un taux d'intérêt du marché servant de repère pour le prêt de **[***]** accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992.[3482]

7.806 Les renseignements indiqués dans les rapports annuels d'Aérospatiale donnent à penser que les écarts de crédit calculés à partir du modèle de régression des États-Unis peuvent en réalité être surestimés. Les deux obligations de dix ans dont les Communautés européennes affirment qu'elles ont été émises par Aérospatiale en septembre 1991 et en octobre 1992 étaient des "obligations nationales" qui ont permis de lever chacune 1 milliard de francs français à un taux d'intérêt de 9,4 pour cent et de 8,7 pour cent, respectivement.[3483] Aérospatiale a émis trois "obligations étrangères" de dix ans additionnelles en 1992 et en 1993, une en mars et juin 1992 qui a réuni 1,8 milliard de francs français à un taux d'intérêt de 9,125 pour cent[3484], une en février 1993 qui a procuré 1 milliard de francs français à un taux d'intérêt de 8,375 pour cent, et une autre en juillet 1993 qui a rassemblé 1,5 milliard de francs français à un taux d'intérêt de 7 pour cent.[3485] Comme le notent les Communautés européennes, les obligations de septembre 1991 et d'octobre 1992 ont été émises avec un écart de crédit supérieur au taux d'intérêt payé par le gouvernement français sur son emprunt à long terme (selon les Communautés européennes, **[***]** et **[***]** points de base respectivement). Ainsi, par rapport aux écarts de crédit effectifs relatifs aux obligations d'entreprise émises par Aérospatiale en 1991 et en 1992, il apparaît que l'écart de crédit obtenu du modèle de régression des États-Unis pour Aérospatiale en juillet 1992 (136 points de base) surestime ce que le coût du financement d'Aérospatiale aurait été sur le marché. Toutefois, dans l'ensemble, nous ne considérons pas que les éléments de preuve présentés par les États-Unis soient insuffisants pour établir que le prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992 a conféré un avantage.

7.807 Premièrement, nous notons que le taux d'intérêt sans risque utilisé pour établir le taux d'intérêt du marché servant de repère révisé proposé par les États-Unis est de 9,10 pour cent[3486], soit le même que le taux débiteur sans risque appliqué par les Communautés européennes pour établir leur propre

[3480] Analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, page 7, pièce EC-857 (RCC).

[3481] Pièce EC-722 (RCC); analyse par la BEI du rapport NERA concernant la BEI, page 7, pièce EC-857 (RCC).

[3482] Pièce EC-722 (RCC).

[3483] Aérospatiale, rapport annuel 1992, page 61, pièce EC-174. Nous notons que le rapport annuel 1992 d'Aérospatiale indique qu'une "obligation nationale" de dix ans d'un montant de 1 milliard de francs a été émise en novembre 1992, pas en octobre 1992. Les Communautés européennes n'ont présenté aucune copie de l'un ou de l'autre de ces instruments obligataires.

[3484] Aérospatiale, rapport annuel 1992, page 61; Aérospatiale, rapport annuel 1993, page 77; et Aérospatiale, rapport annuel 1994, page 75, pièces EC-174, 175 et 186.

[3485] Aérospatiale, rapport annuel 1993, page 77; et Aérospatiale, rapport annuel 1994, page 75, pièces EC-175 et 186.

[3486] Autrement dit, la différence entre le point de repère proposé par les États-Unis **[***]** et l'écart de taux de **[***]** points de base calculé pour Aérospatiale.

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

taux d'intérêt du marché servant de repère[3487], qui est le taux d'intérêt de **[***]** appliqué par la BEI au prêt consenti à Aérospatiale. En d'autres termes, les deux parties reconnaissent que le prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992 a été consenti à un taux d'intérêt contractuel **[***]** au taux d'intérêt sans risque dont est assorti l'emprunt à long terme du gouvernement français. Il ne fait aucun doute, toutefois, que le marché aurait exigé qu'Aérospatiale verse une prime supérieure au taux débiteur sans risque pour le financement en question, prime dont les Communautés européennes soutiennent qu'elle s'élevait jusqu'à 62 points de base en octobre 1992 (trois mois seulement après la conclusion du contrat de prêt de la BEI).

7.808 Deuxièmement, le point de repère de remplacement présenté par les Communautés européennes implique que le prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992 a conféré un avantage de **[***]** points de base par rapport à un financement comparable pouvant être obtenu sur le marché. De plus, même si nous devions accepter l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle le niveau effectif de l'intérêt appliqué par la BEI devrait prendre en compte le coût de la garantie de prêt exigée d'Airbus (d'une valeur alléguée de **[***]** points de base)[3488], la différence entre le taux d'intérêt ajusté appliqué au prêt de la BEI de **[***]** et le taux d'intérêt du marché servant de repère de **[***]** établi par les Communautés européennes constituerait encore pour Airbus un avantage de **[***]** points de base. Selon les Communautés européennes, cet avantage ne pourrait pas être ramené à une valeur inférieure à zéro par les "obligations liées au projet, les obligations financières et les obligations administratives additionnelles" relatives au prêt de 1992 par rapport aux instruments obligataires utilisés pour établir le point de repère.[3489] Ainsi, apparemment, la propre analyse du point de repère des Communautés européennes confirme l'allégation des États-Unis selon laquelle le taux d'intérêt appliqué par la BEI au prêt accordé à Aérospatiale en 1992 était plus avantageux que ce que Aérospatiale aurait pu trouver sur le marché.

7.809 Les Communautés européennes font valoir que cette différence entre les taux d'intérêt ne suffit pas pour établir l'existence d'un avantage. En particulier, elles font valoir que la différence de **[***]** points de base est exceptionnelle et ne devrait pas être considérée comme démontrant que le prêt confère un avantage à Airbus. Elles estiment qu'une "explication probable {de la} divergence{} substantielle{}... est que la BEI pourra avoir fixé ses conditions avant ou après une importante variation du taux".[3490] Les Communautés européennes expliquent que "si le matin la BEI fixe ses conditions de versement et que le taux sans risque augmente l'après-midi, le taux de la BEI pourra paraître particulièrement intéressant par rapport au nouveau taux sans risque de l'après-midi".[3491] Cependant, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve démontrant que la différence de **[***]** points de base était imputable à cette instabilité des taux d'intérêt quotidiens, notant que "{m}alheureusement, les données passées ne sont enregistrées qu'une fois par jour et qu'il est donc souvent impossible de prendre en compte les variations quotidiennes du taux sans risque".[3492] Ainsi, les Communautés européennes n'affirment pas en fait que toute instabilité effective du niveau du taux d'intérêt sans risque le 27 juillet 1992 explique la différence de **[***]** points de base entre les taux d'intérêt.

7.810 Enfin, nous rappelons que dans le cas du prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992, le taux d'intérêt contractuel a été fixé à **[***]** en tant que taux d'intérêt sans risque dont est assorti l'emprunt à long terme du gouvernement français. Par conséquent, admettre que le prêt consenti à Aérospatiale n'a pas été accordé à un taux d'intérêt inférieur aux conditions du marché, dans le

[3487] Pièce EC-722 (RCC).
[3488] Pièce EC-722 (RCC).
[3489] Pièce EC-722 (RCC).
[3490] CE, DCE, paragraphe 506.
[3491] CE, DCE, paragraphe 506.
[3492] CE, DCE, paragraphe 506.

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

contexte du propre taux d'intérêt servant de repère des Communautés européennes, signifierait que nous devrions admettre qu'un créancier commercial aurait accordé à Aérospatiale un prêt à un taux d'intérêt qui ne prenait pas en compte le propre risque de crédit d'Aérospatiale. Toutefois, nous ne pouvons admettre qu'il s'agisse d'une issue plausible puisque cela suppose qu'un créancier commercial aurait été disposé à prêter des fonds à Aérospatiale à un taux de rentabilité qui, tout au plus, était **[***]** le taux de rentabilité qu'il aurait pu obtenir en prêtant des fonds au gouvernement français à un moment où même selon les propres éléments de preuve des Communautés européennes, l'emprunt d'Aérospatiale était assorti d'une prime de risque supérieure au taux sans risque de l'emprunt du gouvernement français.[3493]

Commissions d'engagement et commissions pour non-utilisation

7.811 Les États-Unis se fondent sur les mêmes éléments de preuve que ceux qu'ils ont présentés en ce qui concerne le prêt accordé à EADS en 2002 pour faire valoir que le prêt consenti à Aérospatiale en 1992 a également conféré un avantage à Airbus car il n'exigeait pas qu'Aérospatiale verse des commissions d'engagement ou des commissions pour non-utilisation.[3494] Les Communautés européennes réfutent l'allégation des États-Unis sur la base des mêmes arguments que ceux que nous avons déjà décrits plus haut.[3495]

7.812 Nous rappelons que le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 a été conclu le **[***]**. Il prévoyait un versement unique le **[***]**, qui devait être remboursé à un taux d'intérêt de **[***]**, arrêté et fixé dans le contrat à la date de signature.[3496] Ainsi, en vertu du contrat de prêt de 1992, la BEI s'est juridiquement engagée à accorder à Aérospatiale un prêt selon certaines modalités et conditions fixes **[***]** avant de transférer effectivement les fonds empruntés à Aérospatiale. À l'inverse, Aérospatiale a contracté l'obligation de prendre possession du montant du financement prescrit le **[***]** selon les modalités et conditions fixées lorsque le contrat a été conclu.

7.813 Selon les Communautés européennes, il ne serait pas conforme à la pratique du marché que la BEI exige le versement d'une commission pour contracter ce type d'engagement.[3497] Les États-Unis n'ont pas contesté l'affirmation des Communautés européennes. De fait, la définition des commissions d'engagement utilisée dans le rapport NERA concernant la BEI et qui est utilisée par les États-Unis donne à penser que les commissions d'engagement ne seraient normalement pas exigées par une banque lorsqu'un emprunteur a contracté une *obligation* d'emprunt, par opposition à une simple *option* d'emprunt dans le cadre d'une ligne de crédit ouverte.[3498] Compte tenu de ce qui précède et étant donné les circonstances particulières du prêt accordé à Aérospatiale en 1992, la BEI devant notamment mettre les fonds à la disposition d'Aérospatiale à un taux d'intérêt fixe simplement **[***]** après la conclusion du contrat de prêt, les États-Unis n'ont pas présenté d'éléments de preuve et arguments suffisants pour nous convaincre que le fait que la BEI n'a pas appliqué de commission d'engagement a conféré un avantage à Aérospatiale.

[3493] *Voir* le paragraphe 7.806 ci-dessus.
[3494] États-Unis, PCE, paragraphe 414, citant les pièces US-160 et US-161.
[3495] *Voir* le paragraphe 7.790 ci-dessus.
[3496] *Voir* le paragraphe 7.802 ci-dessus.
[3497] *Voir* le paragraphe 7.790 ci-dessus.
[3498] Le passage pertinent du rapport NERA concernant la BEI est ainsi libellé: "une caractéristique importante du contrat de prêt de la BEI signé en 2002 est le fait qu'il a donné aux Communautés européennes **[***]**. Cela signifie que la BEI s'est engagée à mettre le montant des fonds à la disposition d'EADS. Cela se produit souvent dans le domaine des prêts commerciaux, mais les banques exigent une compensation pour immobiliser leurs capitaux, généralement sous la forme de ce que l'on appelle une "commission d'engagement"". Rapport NERA concernant la BEI, page 4, pièce US-542 (RCC).

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

7.814 Quant à la question des commissions pour non-utilisation, une fois encore, nous notons qu'hormis le fait d'alléguer que le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 (comme tous les prêts de la BEI) a conféré un avantage parce que la BEI n'a pas appliqué de commissions pour non-utilisation, les États-Unis n'ont avancé aucune explication spécifique ni fourni aucun élément de preuve ou avis d'expert particulier qui donne à penser qu'un créancier commercial aurait exigé qu'Aérospatiale verse une commission pour non-utilisation pour le même type de financement obtenu auprès de la BEI en vertu du contrat de prêt de 1992. En l'absence d'éléments de preuve ou d'explication pertinente de ce type et étant donné que les Communautés européennes n'admettent pas que le versement d'une commission pour non-utilisation ait été justifié[3499], nous ne sommes pas convaincus que les États-Unis aient fait assez pour établir que le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 a conféré un avantage du fait que la BEI n'a pas exigé qu'Aérospatiale verse une commission pour non-utilisation. Quoi qu'il en soit, si nous devions considérer que les commissions pour non-utilisation constituent une compensation appliquée par les créanciers commerciaux pour les montants non utilisés des lignes de crédit, comme les parties l'ont dit[3500], nous noterions que l'intégralité du montant du financement visé par l'accord de prêt de 1992 a été en fait transférée à Aérospatiale ainsi que le stipulait le contrat.[3501] Pour cette raison, il ne serait pas justifié d'exiger qu'Aérospatiale verse des commissions pour non-utilisation.

Absence de prime de risque

7.815 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis ont fait valoir que les Communautés européennes admettaient dans leur première communication écrite que la BEI n'appliquait pas de prime de risque pour tout prêt consenti avant 1999. Selon les États-Unis, l'absence de prime de risque signifie que les prêts de la BEI étaient "par définition préférentiels par rapport à ceux qui étaient offerts sur le marché, parce que la BEI (à la différence d'un créancier commercial) n'appliquait pas de prime pour compenser le risque qu'elle assumait en accordant un financement à l'emprunteur".[3502]

7.816 Les Communautés européennes ne contestent pas l'avis des États-Unis selon lequel des créanciers commerciaux appliqueraient normalement une prime en échange des risques assumés pour un prêt consenti à un emprunteur donné. Toutefois, elles rejettent l'affirmation des États-Unis selon laquelle l'introduction par la BEI du "prix du risque" en 2000 implique nécessairement que tous les prêts antérieurs à 2000 ont conféré un avantage car ils ne donnaient pas lieu à l'application d'une prime de risque par la BEI. Les Communautés européennes expliquent que l'introduction par la BEI du "prix du risque" en 2000 résultait des efforts qu'elle déployait en permanence pour appliquer les "meilleures pratiques bancaires" dans le domaine de la gestion des risques. Elles affirment qu'à la suite d'un examen de sa politique de crédit, la BEI a décidé d'introduire le "prix du risque" comme "solution de remplacement (totale ou partielle) {des} garanties {de prêt} externes" exigées au titre de l'article 18.3 de ses Statuts. Ainsi, l'application d'une prime de risque à un prêt en particulier à partir de 2000 était censée placer la BEI "dans une position similaire à celle qui aurait été la sienne si le prêt bénéficiait d'une garantie externe". Autrement dit, les Communautés européennes estiment que l'introduction de primes de risque "n'entraînait pas un assouplissement (ou une modification) d'une politique de crédit existante homogène". En revanche, cela représentait simplement une autre option applicable par la banque dans le cadre de la gestion du risque lié à ses prêts.[3503]

[3499] CE, réponses aux questions n° 87 et 179 du Groupe spécial.

[3500] *Voir* la note de bas de page 3467 ci-dessus.

[3501] *Voir* le paragraphe 7.802 ci-dessus. Les pièces EC-167 (RCC) et EC-698 (RCC) confirment que le montant du financement convenu a été transféré à Aérospatiale le **[***]**.

[3502] États-Unis, DCE, paragraphe 269.

[3503] CE, DDONC, paragraphe 190.

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

7.817 Pour étayer leurs affirmations, les Communautés européennes présentent quatre pages du rapport annuel 2006 de la BEI, qui décrivent ses pratiques en matière de gestion des risques.[3504] Nous avons examiné ce document de près et constatons qu'il ne corrobore pas la totalité de ce que les Communautés européennes allèguent. Certes, ce document dit que la BEI tente bien d'"adapte{r} ses systèmes de gestion des risques pour tenir compte de l'évolution de l'environnement économique et règlementaire" en vue de suivre les "meilleures pratiques du secteur", mais il ne dit pas pourquoi la BEI a décidé d'introduire une prime de risque en 2000 ou si cette prime était censée, comme les Communautés européennes le soutiennent, fonctionner comme solution de remplacement partielle ou totale des garanties de prêt exigées au titre de l'article 18.3 des Statuts de la Banque. Ainsi, bien que nous considérions intuitivement que l'explication des Communautés européennes a un certain sens, nous ne saurions l'accepter en fait sur la base des éléments de preuve qui ont été présentés.

7.818 De plus, si l'explication des Communautés européennes concernant la raison pour laquelle la BEI a introduit une prime de risque laisse entendre que les risques liés aux prêts de la BEI antérieurs à 2000 ont été pris en compte au moyen de "garanties externes", les Communautés européennes n'ont pas expliqué en quoi la garantie particulière consentie au titre du prêt accordé à Aérospatiale en 1992 a servi à compenser, pour la BEI, les risques liés au prêt octroyé à Aérospatiale de la façon dont un créancier commercial aurait cherché à obtenir une compensation pour les mêmes risques dans le cadre d'un prêt commercial.

7.819 À la lumière de ce qui précède, nous constatons que les Communautés européennes n'ont pas présenté d'éléments de preuve et d'arguments suffisants pour nous convaincre que l'absence de prime de risque pour le prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992 n'a pas conféré d'avantage à Airbus. Nous reconnaissons donc le bien-fondé de l'allégation des États-Unis selon laquelle le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 a conféré un avantage, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, car il ne comportait pas de prime de risque.

Conclusion concernant le prêt accordé à Aérospatiale en 1992

7.820 D'après l'analyse précédente et compte tenu de nos constatations relatives à la nature des activités de crédit de la BEI[3505], nous constatons que le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 a conféré un avantage à Aérospatiale, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, car il a été accordé: i) à un taux d'intérêt **[***]** au coût de l'emprunt pour le gouvernement français et était donc plus avantageux qu'un prêt au taux d'intérêt qui aurait pu être obtenu par Aérospatiale sur le marché pour un financement comparable; et ii) selon des conditions de taux d'intérêt qui ne comportaient pas de prime de risque. Par ailleurs, nous constatons que les États-Unis n'ont pas établi que le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 avait également conféré un avantage du fait que la BEI n'avait pas exigé qu'Aérospatiale verse une commission d'engagement ou une commission pour non-utilisation.

Autres prêts de la BEI

7.821 Nous rappelons qu'outre le prêt accordé à EADS en 2002 pour l'A380 et le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 pour l'A330/A340, les États-Unis allèguent que dix autres prêts accordés par la BEI à diverses entités Airbus étaient des subventions au sens de l'Accord SMC. Ces prêts sont les suivants: i) le prêt accordé à Aérospatiale en 1993 pour les supertransporteurs; ii) le prêt accordé à British Aerospace en 1991 pour l'A330/A340; iii) le prêt accordé à CASA en 1990 pour l'A320 et l'A330/A340 (n° 14711/ES); iv) le prêt accordé à CASA en 1990 pour l'A320 et l'A330/A340 (n° 14712/ES); v) le prêt accordé à British Aerospace en 1990 pour l'A330/A340; vi) le prêt accordé au GIE Airbus Industrie en 1990 pour l'A321; vii) le prêt accordé à CASA en 1989 pour l'A320 et

[3504] Pièce EC-842.
[3505] *Voir* le paragraphe 7.753 ci-dessus.

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

l'A330/A340; viii) le prêt accordé à British Aerospace en 1989 pour l'A320; ix) le prêt accordé à British Aerospace en 1988 pour l'A320; et x) le prêt accordé à Aérospatiale en 1988 pour l'A330/340. Les États-Unis font valoir que tous ces prêts ont conféré un avantage à Airbus car: a) chaque prêt a été accordé à des conditions de taux d'intérêt qui étaient plus avantageuses que celles d'un financement comparable sur le marché; b) la BEI n'a pas appliqué de commissions d'engagement ou de commissions pour non-utilisation aux emprunteurs respectifs; et c) la BEI n'a pas appliqué de prime de risque à chaque prêt.

Conditions de taux d'intérêt

7.822 Au cours du processus prévu à l'Annexe V, les États-Unis (par l'intermédiaire du facilitateur) ont demandé aux Communautés européennes de fournir des renseignements sur les modalités et conditions de chacun des prêts de la BEI contestés, y compris tous les contrats de prêt pertinents.[3506] Les Communautés européennes ont répondu en communiquant des renseignements uniquement en ce qui concerne deux de ces prêts: le prêt accordé à EADS en 2002 pour l'A380 et le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 pour l'A330/A340.[3507] En l'absence de renseignements sur les modalités et conditions effectives des dix prêts restants, les États-Unis ont entrepris d'étayer leurs allégations au moyen de renseignements rendus publics. S'agissant de la question de l'avantage, ils ont présenté dans leur première communication écrite des renseignements qui démontraient que pendant chacune des années comprises entre 1996 et 2004, les taux d'intérêt annuels moyens appliqués par la BEI à ses emprunteurs étaient inférieurs aux taux débiteurs généraux pour les sociétés appliqués aux différentes entités Airbus calculés dans le rapport Ellis.[3508] Ces renseignements ont été présentés sous la forme du tableau ci-après:

Tableau 9 – Renseignements des États-Unis concernant les taux d'intérêt moyens appliqués par la BEI

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Moyenne appliquée par la BEI	**7,87**	**7,21**	**6,70**	**5,91**	**6,06**	**5,64**	**4,74**	**4,06**	**3,82**
Allemagne	**8,04**	**7,53**	**6,56**	**6,48**	**7,14**	**6,75**	**6,75**	**6,14**	**6,11**
France	**8,13**	**7,47**	**6,63**	**6,60**	**7,27**	**6,89**	**6,83**	**6,20**	**6,17**
Royaume-Uni	**9,25**	**8,41**	**6,82**	**6,21**	**6,54**	**6,20**	**6,10**	**5,76**	**6,12**
Espagne	**10,56**	**8,29**	**6,82**	**6,72**	**7,41**	**7,07**	**6,93**	**6,19**	**6,17**

7.823 Les États-Unis font valoir que compte tenu du refus des Communautés européennes de divulguer les modalités et conditions effectives des prêts, la déduction raisonnable que le Groupe spécial doit tirer des renseignements présentés est que les dix prêts restants de la BEI qu'ils contestent ont été accordés à Airbus à des conditions de taux d'intérêt avantageuses.[3509]

[3506] *Voir*, par exemple, les questions n° 81 et 82 posées aux CE en vertu de l'Annexe V de l'Accord SMC, 7 octobre 2005, pièce US-4 (RCC).

[3507] *Voir*, par exemple, les questions n° 81 et 82 posées aux CE en vertu de l'Annexe V de l'Accord SMC, 7 octobre 2005, pièce US-5 (RCC).

[3508] Avant 1996, les rapports annuels de la BEI ne contenaient aucun renseignement sur les taux d'intérêt moyens appliqués par la BEI à ses emprunteurs. États-Unis, PCE, paragraphe 415, note de bas de page 491 citant les rapports annuels de la BEI de 1997 à 2004, pièces US-168 à US-175.

[3509] États-Unis, PCE, paragraphes 410 à 416; États-Unis, DCE, paragraphe 271; États-Unis, réponse à la question n° 149 du Groupe spécial.

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

7.824 Les Communautés européennes ont divulgué les taux d'intérêt dont elles allèguent qu'ils ont été appliqués par la BEI pour la première fois dans la pièce EC-154 (RCC) jointe à leur première communication écrite. Les taux d'intérêt étaient indiqués sur une page donnant un aperçu de la situation des prêts contestés en janvier 2007, aperçu élaboré par la BEI, qui contenait également des renseignements concernant les numéros des contrats de prêt pertinents, les dates de versement et de remboursement, les devises dans lesquelles les prêts étaient libellés et l'encours des montants principaux.[3510] Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes ont présenté des copies des contrats de prêt de la BEI qu'elles considéraient comme pertinentes, ainsi que leur propre analyse de l'avantage pour tous les prêts.[3511] Selon les renseignements figurant dans l'analyse des Communautés européennes, les dix prêts restants de la BEI comportaient un transfert de fonds en faveur d'Airbus en 22 versements et à différents taux d'intérêt, parfois dans le cadre de contrats séparés. Les Communautés européennes ont effectué une analyse de l'avantage distincte pour chaque versement de fonds, traitant en fait chaque versement comme un prêt séparé. Dans l'ensemble, compte tenu de tous leurs arguments, y compris l'affirmation selon laquelle une analyse correcte de l'avantage doit prendre en compte une fourchette de taux d'intérêt du marché de 20 à 50 points de base au-dessus et au-dessous du taux d'intérêt pertinent du marché servant de repère, les Communautés européennes concluent qu'aucun des 22 versements n'a conféré d'avantage à Airbus.

7.825 Dans les sections ci-après, nous examinons plus en détail les arguments et éléments de preuve que les parties ont présentés au sujet du point de savoir si les dix prêts cités plus haut au paragraphe 7.821 confèrent un avantage, nous concentrant en premier lieu sur la divulgation par les Communautés européennes de ce qui, selon leurs affirmations, constitue les taux d'intérêt effectifs appliqués par la BEI. Nous examinons ensuite les positions des parties relatives aux taux d'intérêt pertinents du marché servant de repères, avant de conclure au sujet du bien-fondé des allégations des États-Unis.

Quels étaient les taux d'intérêt appliqués par la BEI?

7.826 Selon les Communautés européennes, les taux d'intérêt appliqués par la BEI pour les versements pertinents étaient soit fixés pour toute la durée du contrat (versements *à taux d'intérêt unique*), soit révisés pendant la durée du prêt moyennant l'application d'une clause de révision du taux d'intérêt ou simplement à la suite d'une modification ou d'une restructuration des contrats de prêt (versements *à taux d'intérêt révisé*).

7.827 L'analyse de l'avantage faite par les Communautés européennes indique que 13 des versements au titre des prêts contestés ont été effectués à un taux d'intérêt unique. Pour ces versements, les Communautés européennes ont pris le taux d'intérêt fixé par la BEI comme point de départ de leur analyse de l'avantage. Le cas échéant, les Communautés européennes ont ajusté chaque taux pour prendre en compte la valeur en points de base alléguée des sûretés accordées au titre des prêts pertinents. Elles font valoir que les ajustements effectués pour prendre en compte les sûretés relatives aux prêts étaient nécessaires car les obligations utilisées pour établir les taux d'intérêt du marché servant de repèress n'étaient pas garanties. En conséquence, pour effectuer une comparaison correcte, les Communautés européennes soutiennent que la valeur en points de base des sûretés devait être prise en compte dans l'analyse de l'avantage.

[3510] Pièce EC-154 (RCC).

[3511] Précédemment, en réponse à la question n° 89 du Groupe spécial, les Communautés européennes avaient effectué leur propre analyse de l'avantage concernant le prêt accordé à Aérospatiale en 1988 pour l'A330/A340 et le prêt accordé à British Aerospace en 1990 pour l'A330/A340. Cependant, à cette occasion, les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve pour confirmer les faits utilisés comme base de leur analyse.

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

7.828 Les Communautés européennes ont appliqué des ajustements pour prendre en compte les sûretés relatives aux prêts aux versements à taux d'intérêt unique effectués dans le cadre de deux prêts consentis à British Aerospace[3512] et de deux prêts consentis à Airbus Industrie et Aérospatiale.[3513] Dans le cas de British Aerospace, les Communautés européennes affirment que les prêts de la BEI étaient **[***]**.[3514] Les Communautés européennes ont évalué la sûreté à **[***]** points de base car elles allèguent que c'était à hauteur de ce montant que la BEI avait relevé le taux d'intérêt pertinent lorsqu'elle avait accepté d'émettre la sûreté en **[***]**.[3515] Les deux prêts accordés à Airbus Industrie et Aérospatiale[3516] ont été garantis respectivement par une garantie de prêt et une mobilisation de créances. Les Communautés européennes ont évalué chaque sûreté à **[***]** points de base, expliquant qu'"une valeur relativement faible {était} attribuée à la sûreté pour tenir compte du fait que l'appartenance des entreprises pertinentes à l'État leur avait déjà assuré une cote de crédit assez élevée (et plus la cote de crédit était élevée, moins la sûreté était précieuse)".[3517] Les Communautés européennes ont donc appliqué un ajustement à la hausse de **[***]** points de base aux taux d'intérêt correspondants.

7.829 Après avoir minutieusement examiné les arguments et éléments de preuve présentés par les Communautés européennes en ce qui concerne les ajustements susmentionnés, effectués pour prendre en compte la sûreté relative au prêt[3518], nous sommes convaincus que la nécessité de chaque sûreté et la valeur qui lui est attribuée par les Communautés européennes sont raisonnables et acceptables.[3519] Nous notons que les États-Unis n'ont pas spécifiquement contesté ces ajustements.

7.830 Pour les neuf versements restants, les taux d'intérêt initiaux fixés par la BEI ont été ultérieurement modifiés à cause d'un avenant aux contrats de prêt ou de révisions des taux d'intérêt prescrites dans le cadre des contrats. Pour ces versements, les Communautés européennes ont utilisé le taux d'intérêt appliqué par la BEI au moment de la révision ou de l'avenant comme point de départ de leur analyse. Par exemple, selon les Communautés européennes, le prêt accordé à British Aerospace en 1990 pour l'A330/A340 a initialement été mis en œuvre au moyen de deux versements au titre de contrats séparés.[3520] Les conditions de taux d'intérêt d'un de ces versements ont été ultérieurement modifiées dans le cadre de l'avenant de 1999, d'où une réduction du taux d'intérêt applicable au principal du prêt restant à verser, qui est passé de **[***]** à **[***]**.[3521] Pour ce versement

[3512] En particulier, les Communautés européennes ont appliqué un ajustement pour prendre en compte la sûreté à un des deux versements au titre de chacun des prêts accordés à British Aerospace en 1990 et en 1991 pour l'A330/A340.

[3513] Les deux versements au titre du prêt accordé à Airbus Industrie en 1990 pour l'A321, et un versement au titre du prêt accordé à Aérospatiale en 1993 pour les supertransporteurs.

[3514] CE, réponse à la question n° 89 du Groupe spécial; pièce EC-722 (RCC).

[3515] CE, réponse à la question n° 89 du Groupe spécial.

[3516] Les deux prêts accordés par la BEI à Aérospatiale étaient le prêt de 1989 pour l'A330/A340 et celui de 1993 pour les supertransporteurs.

[3517] Pièce EC-722 (RCC), page 2.

[3518] CE, réponse à la question n° 89 du Groupe spécial; pièces EC-154 (RCC); EC-722 (RCC); EC-705 (RCC), article 7.01 ii) et annexe III-A, Revenues Assignment Agreement; EC-706 (RCC), articles 6.09 et 7.02; EC-695 (RCC), article 7.01; et EC-692 (RCC), article 7.01.

[3519] Comme nous l'avons précédemment noté (au paragraphe 7.783 ci-dessus), nous partageons l'avis des Communautés européennes selon lequel, en général, les différences entre les instruments de crédit et les instruments obligataires peuvent se traduire par des différences dans le prix de l'emprunt qui devrait être pris en compte dans la présente analyse comparative. Il nous semble que la valeur d'une sûreté accordée dans le cadre d'un accord de prêt devrait être prise en compte lorsque l'on compare l'intérêt lié à ce prêt au prix du financement obligataire non garanti.

[3520] Le premier versement de **[***]** a été effectué le **[***]** à un taux d'intérêt fixe de **[***]**, pièce EC-706 (RCC). Un deuxième versement de **[***]** a été effectué le **[***]** à un taux d'intérêt révisable de **[***]**, pièce EC-707 (RCC).

[3521] Pièce EC-708 (RCC).

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

particulier, les Communautés européennes ont recouru au taux d'intérêt appliqué par la BEI après la restructuration (**[***]**) comme point de départ de leur analyse.

7.831 Les Communautés européennes ont appliqué des ajustements pour tenir compte de la sûreté relative au prêt aux versements à taux d'intérêt révisé dans le cadre des deux prêts accordés à Aérospatiale.[3522] Elles affirment que deux des trois versements relevant du prêt accordé en 1988 pour l'A330/A340 et un versement au titre du prêt accordé en 1993 pour les supertransporteurs ont été garantis par une garantie de prêt d'EADS NV ainsi que par des hypothèques immobilières.[3523] Comme les sûretés en question ont été offertes après 2002, les Communautés européennes ont décidé de les évaluer chacune à **[***]** points de base car **[***]** par la BEI pour le prêt accordé à EADS en 2002, qui était **[***]**.[3524] Pour le troisième versement au titre du prêt de 1988 accordé pour l'A330/A340, les Communautés européennes ont effectué un ajustement à la hausse de **[***]** points de base, tenant compte de la valeur qu'elles ont attribuée à la garantie de prêt, qui consistait en une mobilisation de créances. D'après ce que nous savons, les Communautés européennes justifient cet ajustement de **[***]** points de base en expliquant qu'"une valeur relativement faible est attribuée à la sûreté pour tenir compte du fait que l'appartenance des entreprises pertinentes à l'État leur avait déjà assuré une cote de crédit assez élevée (et plus la cote de crédit était élevée, moins la sûreté était précieuse)".[3525]

7.832 Nous avons minutieusement examiné les arguments et éléments de preuve présentés par les Communautés européennes en ce qui concerne les ajustements susmentionnés, effectués pour prendre en compte la sûreté relative au prêt[3526], et nous sommes convaincus que la nécessité de chaque sûreté et la valeur qui lui est attribuée par les Communautés européennes sont raisonnables et acceptables. Là encore, nous notons que les États-Unis n'ont pas spécifiquement contesté ces ajustements.

7.833 Les États-Unis ne contestent pas explicitement les affirmations des Communautés européennes ayant trait aux valeurs des taux d'intérêt appliqués par la BEI à chacun des versements pertinents. D'ailleurs, dans la mesure où ces valeurs correspondent à celles qui sont indiquées dans la pièce EC-154 (RCC), nous notons que les États-Unis ont eux-mêmes utilisé les renseignements contenus dans la même pièce: i) pour confirmer leur affirmation selon laquelle la BEI a accordé un prêt à BAE pour l'A330/A340 en 1991[3527]; et ii) lorsqu'ils ont retiré leur plainte visant le prêt allégué accordé par la BEI à Aérospatiale en 1997 pour les supertransporteurs.[3528] Les États-Unis critiquent

[3522] Les trois versements au titre du prêt accordé à Aérospatiale en 1989 pour l'A330/A340 et un versement au titre du prêt accordé à Aérospatiale en 1993 pour les supertransporteurs. D'après ce que nous savons, les Communautés européennes n'ont pas appliqué d'ajustement pour prendre en compte la sûreté aux deux versements au taux d'intérêt révisé consentis dans le cadre de chacun des prêts accordés à British Aerospace en 1990 et en 1991 du fait que les taux d'intérêt révisés appliqués à ces versements étaient supérieurs aux taux d'intérêt du marché servant de repères pertinents indiqués dans le rapport Ellis. Autrement dit, bien que les sûretés aient été offertes aux fins des deux versements (article 7, pièces EC-722 (RCC), EC-705 (RCC) et EC-706 (RCC)), les Communautés européennes ont pris en compte leur valeur alléguée uniquement pour ajuster les taux d'intérêt appliqués à un des deux versements au titre de chaque prêt. *Voir* le paragraphe 7.828 ci-dessus.

[3523] Pièce EC-722 (RCC), pages 11 et 13.

[3524] Pièce EC-722 (RCC), page 2.

[3525] Pièce EC-722 (RCC), page 2.

[3526] Pièces EC-154 (RCC); EC-722 (RCC); EC-695 (RCC), article 7.01; EC-699 (RCC), articles 2.02 et 2.03; EC-697 (RCC), articles 2.01 et 2.02.

[3527] États-Unis, réponse à la question n° 17 du Groupe spécial.

[3528] Dans la note de bas de page 481 de leur première communication écrite, les États-Unis ont dit qu'il ne serait pas nécessaire que le Groupe spécial détermine si le prêt allégué accordé à Aérospatiale en 1997 pour les supertransporteurs était une subvention si les Communautés européennes confirmaient que le prêt allégué n'avait jamais été tiré par Aérospatiale. Les renseignements figurant dans la pièce EC-154 (RCC) indiquaient que le prêt avait été **[***]**. Le Groupe spécial a demandé aux États-Unis (question n° 12 du Groupe spécial) s'ils

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

cependant la décision des Communautés européennes d'effectuer leur analyse de l'avantage concernant certains prêts sur la base des taux d'intérêt révisés, faisant valoir qu'elles font fi des taux d'intérêt applicables dès la mise en place de chaque prêt pertinent, ce qui rend l'analyse incomplète.[3529]

7.834 Nous reconnaissons avec les États-Unis que dans la mesure où l'analyse de l'avantage faite par les Communautés européennes repose sur le taux d'intérêt allégué applicable après la modification contractuelle la plus récente ou la révision la plus récente du taux d'intérêt, sans prendre aussi en compte l'intérêt appliqué pendant la durée antérieure du prêt, elle n'est partiellement pertinente que pour évaluer si les prêts de la BEI ont conféré un avantage. Par exemple, dans le cas du prêt accordé à British Aerospace en 1990 pour l'A330/A340, l'analyse de l'avantage faite par les Communautés européennes pour l'un des deux versements de **[***]** effectués en 1991 se fonde sur le taux d'intérêt allégué (**[***]**) appliqué au montant de l'encours de la dette (**[***]**) au moment où le prêt a fait l'objet d'un avenant (1999).[3530] Il ne dit pas si le taux d'intérêt de **[***]** appliqué au même versement entre 1991 et 1999 a conféré un avantage. Ainsi, l'attention portée par les Communautés européennes aux taux d'intérêt révisés signifie que leur analyse ne détermine pas si les versements pertinents, pris dans leur ensemble, ont conféré un avantage. Néanmoins, dans la mesure où les taux d'intérêt révisés représentent les conditions de taux d'intérêt dont est assorti un versement en particulier pendant au moins une partie de la durée d'un prêt, ils sont, à notre avis, pertinents pour déterminer si le versement a été accordé à des conditions de taux d'intérêt avantageuses sur la même période. Compte tenu de cette réserve, nous estimons qu'il serait approprié, au vu des éléments de preuve et des arguments qui nous sont présentés, d'utiliser les taux d'intérêt de la BEI divulgués dans l'analyse de l'avantage faite par les Communautés européennes comme *point de départ* de notre propre évaluation des allégations des États-Unis. Les taux d'intérêt et d'autres renseignements connexes provenant de notre interprétation de la pièce EC-722 (RCC) sont indiqués dans le tableau ci-après:

Tableau 10 – Taux d'intérêt de la BEI (tels qu'indiqués dans la pièce EC-722 (RCC))

Prêt accordé à British Aerospace en 1988 pour l'A320 (prêt n° 13588)					
Colonne (a)	**(b)**	**(c)**	**(d)**	**(e)**	**(f)**
Versement n°	**Taux d'intérêt de la BEI**	**Taux d'intérêt de la BEI applicable à partir de**	**Ajustement pour prendre en compte la sûreté**	**Taux d'intérêt ajustés de la BEI**	**Principal du prêt assujetti au taux d'intérêt de la BEI (millions)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
[***]					

entendaient maintenir leur allégation visant la mesure alléguée "compte tenu de ces renseignements". Les États-Unis ont répondu qu'ils n'avaient pas l'intention de le faire. États-Unis, réponse à la question n° 12 du Groupe spécial.

[3529] États-Unis, DCE, paragraphes 272 et 273.

[3530] Le montant effectif de l'encours de la dette à l'époque était de **[***]**, pièce EC-708 (RCC), article 2.4.

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

Prêt accordé à British Aerospace en 1989 pour l'A320 (prêt n° 13802)					
Versement n°	**Taux d'intérêt de la BEI**	**Taux d'intérêt de la BEI applicable à partir de**	**Ajustement pour prendre en compte la sûreté**	**Taux d'intérêt ajustés de la BEI**	**Principal du prêt assujetti au taux d'intérêt de la BEI (millions)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
[***]					
Prêt accordé à British Aerospace en 1990 pour l'A330/A340 (prêt n° 14999)					
Versement n°	**Taux d'intérêt de la BEI**	**Taux d'intérêt de la BEI applicable à partir de**	**Ajustement pour prendre en compte la sûreté**	**Taux d'intérêt ajustés de la BEI**	**Principal du prêt assujetti au taux d'intérêt de la BEI (millions)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Prêt accordé à British Aerospace en 1991 pour l'A330/A340 (prêt n° 15119)					
Versement n°	**Taux d'intérêt de la BEI**	**Taux d'intérêt de la BEI applicable à partir de**	**Ajustement pour prendre en compte la sûreté**	**Taux d'intérêt ajustés de la BEI**	**Principal du prêt assujetti au taux d'intérêt de la BEI (millions)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
[***]					
Prêt accordé à Airbus Industrie en 1990 pour l'A321 (prêt n° 15007)					
Versement n°	**Taux d'intérêt de la BEI**	**Taux d'intérêt de la BEI applicable à partir de**	**Ajustement pour prendre en compte la sûreté**	**Taux d'intérêt ajustés de la BEI**	**Principal du prêt assujetti au taux d'intérêt de la BEI (millions)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Prêt accordé en 1988 à Aérospatiale pour l'A330/A340 (prêt n° 13764)					
Versement n°	**Taux d'intérêt de la BEI**	**Taux d'intérêt de la BEI applicable à partir de**	**Ajustement pour prendre en compte la sûreté**	**Taux d'intérêt ajustés de la BEI**	**Principal du prêt assujetti au taux d'intérêt de la BEI (millions)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
3	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
[***]					

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

Prêt accordé à Aérospatiale en 1993 pour les supertransporteurs (prêt n° 6832)					
Versement n°	**Taux d'intérêt de la BEI**	**Taux d'intérêt de la BEI applicable à partir de**	**Ajustement pour prendre en compte la sûreté**	**Taux d'intérêt ajustés de la BEI**	**Principal du prêt assujetti au taux d'intérêt de la BEI (millions)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
[***]					
Prêt accordé à CASA en 1989 pour l'A320 et l'A330/A340 (prêt n° 14081)					
Versement n°	**Taux d'intérêt de la BEI**	**Taux d'intérêt de la BEI applicable à partir de**	**Ajustement pour prendre en compte la sûreté**	**Taux d'intérêt ajustés de la BEI**	**Principal du prêt assujetti au taux d'intérêt de la BEI (millions)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
3	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
[***]					
Prêt accordé à CASA en 1990 pour l'A320 et l'A330/A340 (prêt n° 14711)					
Versement n°	**Taux d'intérêt de la BEI**	**Taux d'intérêt de la BEI applicable à partir de**	**Ajustement pour prendre en compte la sûreté**	**Taux d'intérêt ajustés de la BEI**	**Principal du prêt assujetti au taux d'intérêt de la BEI (millions)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
3	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
Prêt accordé à CASA en 1990 pour l'A320 et l'A330/A340 (prêt n° 14712)					
Versement n°	**Taux d'intérêt de la BEI**	**Taux d'intérêt de la BEI applicable à partir de**	**Ajustement pour prendre en compte la sûreté**	**Taux d'intérêt ajustés de la BEI**	**Principal du prêt assujetti au taux d'intérêt de la BEI (millions)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
3	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**

Taux d'intérêt du marché servant de repères avancés par les États-Unis

7.835 Bien que les CE aient divulgué la totalité des taux d'intérêt allégués appliqués par la BEI et communiqué des copies de ce qui constitue, selon leurs affirmations, la totalité des contrats de prêt pertinents au moment de la présentation de leur deuxième communication écrite, les États-Unis n'ont pas révisé les taux d'intérêt du marché servant de repèress avancés dans leur première communication écrite. Nous rappelons que l'analyse de l'avantage présentée par les États-Unis dans leur première communication écrite comparait les taux d'intérêt annuels moyens appliqués par la BEI à ses

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

emprunteurs pendant chaque année comprise entre 1996 et 2004 aux taux débiteurs généraux pour les sociétés appliqués aux différentes entités Airbus calculés dans le rapport Ellis durant les mêmes années. Compte tenu des renseignements divulgués par les Communautés européennes, il est maintenant possible d'identifier les taux d'intérêt servant de repèress indiqués dans le rapport Ellis qui correspondent plus précisément aux renseignements figurant dans l'analyse de l'avantage concernant les prêts contestés faite par les Communautés européennes. Les renseignements en question sont indiqués dans le tableau ci-après:

Tableau 11 – Points de repère établis dans le rapport Ellis

Prêt	Versement n°	Points de repère du rapport Ellis	Prêt	Versement n°	Points de repère du rapport Ellis
Prêt accordé à British Aerospace en 1988	1	6,21%	**Prêt accordé à Aérospatiale en 1993**	1	8,49%
Prêt accordé à British Aerospace en 1989	1	6,21%		2	6,17%
Prêt accordé à British Aerospace en 1990	1	11,51%	**Prêt accordé à CASA en 1989**	1	9,46%
	2	11,51%		2	9,46%
Prêt accordé à British Aerospace en 1991	1	6,21%		3	Néant
	2	11,51%	**Prêt accordé à CASA en 1990 (n° 14711)**	1	Néant
Prêt accordé à Airbus Industrie en 1990	1	Néant		2	Néant
	2	Néant		3	Néant
Prêt accordé à Aérospatiale en 1988	1	6,20%	**Prêt accordé à CASA en 1990 (n° 14712)**	1	Néant
	2	6,20%		2	Néant
	3	6,63%		3	Néant

7.836 Lorsqu'on examine la valeur probante des points de repère indiqués dans le rapport Ellis, nous pensons qu'il importe de garder à l'esprit qu'ils ont été établis d'après les prêts libellés en monnaies locales, pas en dollars EU. À ce titre, dans la mesure où les prêts de la BEI en cause comportaient un financement en dollars EU, le rapport Ellis ne contient aucun taux d'intérêt pertinent du marché servant de repère. De plus, comme nous l'avons expliqué ailleurs[3531], les points de repère figurant dans le rapport Ellis ont été en partie déterminés à partir des renseignements sur les taux d'intérêt des obligations d'État à échéance de dix ans. Cependant, l'échéance de la plupart des prêts de la BEI en cause comparables à des obligations était différente. Enfin, nous rappelons que les taux d'intérêt du marché servant de repères indiqués dans le rapport Ellis ont été calculés au moyen des données relatives aux taux d'intérêt moyens annuels. Dans le cas du prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992, les États-Unis ont révisé les points de repère du rapport Ellis précisément parce que NERA a reconnu avec les Communautés européennes que, pour évaluer si les prêts de la BEI avaient conféré un avantage, le taux d'intérêt appliqué par la BEI "{devait} être comparé à un point de repère "au moment pertinent et dans l'année pertinente où le prêt de la BEI {avait} été effectué"".[3532] Il s'ensuit que, selon leur propre logique, le fait que les États-Unis n'ont pas révisé les taux d'intérêt du marché servant de repèress calculés dans le rapport Ellis pour les prêts restants de la BEI, après que les Communautés européennes ont divulgué les taux d'intérêt appliqués par la BEI, signifie que les taux

[3531] *Voir* le paragraphe 7.803 ci-dessus.
[3532] Rapport NERA concernant la BEI, page 3, pièce US-542 (RCC) (non souligné dans l'original).

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

d'intérêt servant de repèress figurant dans le rapport Ellis concernant les prêts de la BEI sont moins exacts qu'un point de repère fondé sur le taux d'intérêt d'un financement commercial comparable libellé dans la même devise, ayant la même échéance et accordé à la même date que les prêts contestés.[3533]

Taux d'intérêt du marché servant de repères avancés par les CE

7.837 Les Communautés européennes n'ont pas établi de taux d'intérêt du marché servant de repère pour chacun des prêts de la BEI contestés, mais seulement pour ceux consentis aux sociétés Airbus autres que British Aerospace. Selon elles, c'est parce que les taux d'intérêt appliqués par la BEI aux prêts accordés à British Aerospace, ajustés le cas échéant pour tenir compte du coût de la sûreté et d'autres obligations financières, liées au projet et administratives, étaient supérieurs aux taux débiteurs généraux pour les sociétés calculés pour British Aerospace dans le rapport Ellis.[3534]

7.838 Pour les prêts accordés par la BEI à d'autres entités Airbus, les Communautés européennes ont établi des taux d'intérêt du marché servant de repères à l'aide d'une méthode semblable à celle utilisée dans le rapport Ellis: un écart de crédit estimatif pour l'entité Airbus emprunteuse pertinente a été ajouté au taux d'intérêt dont était assorti l'emprunt public sans risque au moment de chaque versement (ou au moment le plus proche). Les points de repère des Communautés européennes prenaient également en compte l'échéance de chaque versement et le fait qu'un certain nombre de prêts étaient libellés en dollars EU.[3535]

- Points de repère établis par les CE pour les prêts accordés à Airbus Industrie et à Aérospatiale

7.839 Dans le cas des deux versements en dollars EU effectués dans le cadre du prêt accordé à Airbus Industrie en 1990 pour l'A321, le taux sans risque utilisé par les Communautés européennes était le taux dont était assortie une obligation du Trésor pertinente des États-Unis d'une échéance comparable à celle des deux versements.[3536] Les Communautés européennes ont ensuite ajouté un écart de crédit qu'elles ont fondé sur les renseignements en matière d'écart de crédit relatifs à une obligation en dollars EU émise par Elf Aquitaine. Les Communautés européennes affirment qu'Elf Aquitaine "était la seule entité française sur le marché **[***]** ayant émis des obligations à une date proche de la date pertinente et ayant une cote de crédit analogue" par rapport à Airbus Industrie.[3537]

7.840 Les taux d'intérêt du marché servant de repères auxquels les Communautés européennes ont comparé les taux d'intérêt appliqués par la BEI aux versements au titre des deux prêts octroyés à Aérospatiale ont été établis en grande partie de la même manière. La valeur, à la date du versement, de l'écart de crédit (établie à partir d'une obligation effective en francs français émise par Aérospatiale ou de l'indice Merrill Lynch relatif aux obligations d'entreprises notées A ou AAA) a été ajoutée au taux d'intérêt dont était assortie une obligation en francs du gouvernement français d'une échéance

[3533] Dans leur deuxième déclaration orale non confidentielle, les États-Unis ont en fait réagi à l'analyse de l'avantage présenté par les Communautés européennes dans leur deuxième communication écrite. Toutefois, leurs observations se bornaient à une critique de l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle certaines obligations additionnelles alléguées concernant les prêts contractées par les emprunteurs de la BEI rendaient les prêts de cette dernière plus coûteux que les prêts commerciaux et devaient donc être prises en compte dans l'analyse de l'avantage. États-Unis, DDONC, paragraphe 122.

[3534] Pièce EC-722 (RCC), page 2.

[3535] Pièce EC-722 (RCC).

[3536] Les Communautés européennes expliquent que "{l}orsqu'il n'y avait pas de taux sans risque disponible reflétant l'échéance précise du prêt pertinent de la BEI disponible, le taux sans risque a été calculé par interpolation linéaire des taux des obligations du Trésor pertinents". Pièce EC-722 (RCC), page 2.

[3537] Pièce EC-722 (RCC), pages 2 et 11 à 13.

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

comparable à celle du versement.[3538] Pour l'un des versements relevant du prêt de 1993 pour les supertransporteurs, nous croyons comprendre que les Communautés européennes ont ajouté l'écart de crédit indiqué dans l'indice Merrill Lynch relatif aux obligations d'entreprises notées A d'une échéance de trois à cinq ans (analogue à l'échéance alléguée du versement en cause) au taux EURIBOR (taux interbancaire offert en euro) pertinent au moment du versement.[3539]

7.841 Les taux d'intérêt du marché servant de repères établis par les Communautés européennes pour les prêts accordés à Airbus Industrie et à Aérospatiale sont indiqués dans le tableau ci-après:

Tableau 12 – Taux d'intérêt du marché servant de repères établis par les CE (prêts accordés à Airbus Industrie et à Aérospatiale)

Prêt	Versement n°	Point de repère des CE	Prêt	Versement n°	Point de repère des CE
Prêt accordé à Airbus Industrie en 1990	1	8,79%	**Prêt accordé à Aérospatiale en 1993**	1	6,53%
	1	7,70%		2	Euribor + 0,26%
Prêt accordé à Aérospatiale en 1988	1	4,09%			
	2	3,55%			
	3	3,98%			

- Points de repère établis par les CE pour les prêts accordés à CASA

7.842 Pour les neuf versements effectués au titre des prêts accordés à CASA, les Communautés européennes ont établi un taux d'intérêt du marché servant de repère à partir du coût de l'emprunt pour le gouvernement espagnol. Elles affirment que cette démarche était justifiée car chacun des versements pertinents était "**[***]** au moyen de dotations budgétaires".[3540] Ainsi, en ce qui concerne les deux versements en pesetas en faveur de CASA, le taux d'intérêt du marché servant de repère établi par les Communautés européennes équivaut au taux d'intérêt de l'emprunt effectué par le gouvernement espagnol en pesetas au moment des versements pertinents. Comme il aurait été plus coûteux pour le gouvernement espagnol d'emprunter en dollars EU que pour le gouvernement des États-Unis d'emprunter en dollars EU au moment pertinent, les Communautés européennes ont déterminé les taux d'intérêt du marché servant de repèress pour les sept versements en dollars EU en ajoutant un "écart Espagne" à la valeur des obligations du Trésor pertinentes des États-Unis. L'"écart Espagne" a été établi à partir de l'"écart au moment de l'émission (la seule donnée disponible) d'une obligation du Royaume d'Espagne à échéance de dix ans".[3541] Les taux d'intérêt du marché servant de repères utilisés par les Communautés européennes pour les prêts accordés à CASA sont indiqués dans le tableau ci-après:

[3538] Pièce EC-722 (RCC), page 2.
[3539] Pièce EC-722 (RCC), pages 2 et 13.
[3540] Pièce EC-722 (RCC), page 3.
[3541] Pièce EC-722 (RCC), page 3.

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

Tableau 13 – Taux d'intérêt du marché servant de repères établis par les CE (prêts accordés à CASA)

Prêt	Versement n°	Point de repère des CE	Prêt	Versement n°	Point de repère des CE
Prêt accordé à CASA en 1989	1	9,17%	**Prêt accordé à CASA en 1990 (n° 14711)**	1	9,12%
	2	9,17%		2	8,78%
	3	9,28%		3	9,38%
Prêt accordé à CASA en 1990 (n° 14712)	1	8,67%			
	2	8,39%			
	3	8,41%			

- Taux d'intérêt de la BEI par rapport aux taux d'intérêt du marché servant de repères

7.843 Nous rappelons que pour déterminer si une contribution financière sous la forme d'un prêt confère un avantage, il est nécessaire d'évaluer si le prêt place le bénéficiaire dans une position plus avantageuse que celle qui aurait été la sienne s'il avait obtenu un prêt comparable auprès d'un créancier commercial.[3542] À cette fin, les deux parties se sont attachées dans leurs communications à démontrer que les taux d'intérêt appliqués par la BEI étaient soit supérieurs soit inférieurs aux taux d'intérêt qui, selon elles, auraient été appliqués à un prêt comparable accordé à l'entité Airbus pertinente sur le marché du crédit commercial. Nous évaluons ci-après le bien-fondé des affirmations des parties en nous servant des taux d'intérêt finals (ajustés ou non ajustés) de la BEI indiqués par les Communautés européennes (reproduits dans les colonnes (b) et (e) du tableau 10) comme *point de départ* de notre évaluation. Nous procédons à notre évaluation versement par versement, de la même façon que les Communautés européennes ont présenté leur propre analyse de l'avantage dans la pièce EC-722 (RCC). À ce propos, nous convenons avec les Communautés européennes que dans la mesure où chacun des prêts contestés a été effectué en plusieurs versements de fonds à différentes dates et à différents taux, il est logique d'évaluer si l'intégralité du prêt a conféré un avantage à Airbus en examinant les taux d'intérêt appliqués à chacun des versements individuellement. Nous commençons notre évaluation en nous intéressant aux prêts accordés à British Aerospace.

- Prêts accordés à British Aerospace

7.844 Les quatre prêts accordés par la BEI à British Aerospace que les États-Unis contestent (les prêts de 1988 et de 1989 pour l'A320 et les prêts de 1990 et de 1991 pour l'A330/A340) ont pris effet au moyen de trois versements à taux d'intérêt unique et de trois versements à taux d'intérêt révisés, tous libellés en livres. La comparaison entre les taux d'intérêt appliqués par la BEI à chacun de ces versements, tels que présentés et le cas échéant tels qu'ajustés dans la pièce EC-722 (RCC), et les taux d'intérêt du marché servant de repèress établis dans le rapport Ellis donne le résultat suivant[3543]:

[3542] *Voir* le paragraphe 7.753 ci-dessus.
[3543] Nous rappelons que les Communautés européennes n'ont pas établi leurs propres taux d'intérêt du marché servant de repères pour les prêts consentis à British Aerospace. *Voir* le paragraphe 7.837 ci-dessus.

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

Tableau 14 – Comparaison entre les prêts accordés par la BEI à British Aerospace et les taux d'intérêt du marché servant de repèress établis dans le rapport Ellis

Prêt	Versement n°	Taux d'intérêt de la BEI	Point de repère du rapport Ellis	Variation
Prêt accordé à British Aerospace en 1988	1	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Prêt accordé à British Aerospace en 1989	1	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Prêt accordé à British Aerospace en 1990	1	**[***]**	**[***]**	**[***]**
	2	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Prêt accordé à British Aerospace en 1991	1	**[***]**	**[***]**	**[***]**
	2	**[***]**	**[***]**	**[***]**

[***]

[***]

7.845 Pour cinq des six versements, le tableau 14 montre que les taux d'intérêt appliqués par la BEI étaient supérieurs aux taux d'intérêt du marché servant de repères établis dans le rapport Ellis. Deux de ces versements étaient des versements à taux d'intérêt unique effectués dans le cadre du prêt de 1990 pour l'A330/A340. Sur cette base, il est possible de conclure que le prêt de 1990 pour l'A330/A340 a été accordé à British Aerospace à des conditions de taux d'intérêt qui n'étaient pas plus avantageuses que celles dont les États-Unis affirment qu'elles auraient pu être obtenues par British Aerospace sur le marché pour un prêt comparable. Pour les trois autres versements (les deux versements au titre des prêts de 1988 et de 1989, et un des deux versements au titre du prêt de 1991), les taux d'intérêt de la BEI indiqués dans le tableau 14 correspondent à ceux en vigueur *après* que les contrats de prêt pertinents ont été modifiés en 1999.[3544]

7.846 Comme nous l'avons expliqué précédemment, une analyse de l'avantage axée uniquement sur le taux d'intérêt le plus récent applicable après une révision du contrat et ne tenant pas non plus compte du taux d'intérêt appliqué par la BEI jusqu'à la date de sa révision n'est que partiellement pertinente pour déterminer si le versement, pris dans son ensemble, confère un avantage. Ainsi, bien que le tableau 14 indique que les taux d'intérêt appliqués par la BEI pour les trois versements à taux d'intérêt révisé étaient plus élevés que les taux d'intérêt du marché servant de repèress établis dans le rapport Ellis, le même résultat ne s'ensuit pas automatiquement pour les taux d'intérêt appliqués par la BEI aux mêmes versements avant leur révision.

7.847 Le contrat qui a en premier modifié les taux d'intérêt appliqués aux trois versements en question a été présenté dans la pièce EC-708 (RCC). À partir des renseignements figurant dans l'avenant contractuel en question et d'autres éléments de preuve dont nous disposons[3545], nous pouvons formuler les constatations ci-après concernant les taux d'intérêt en vigueur *avant* l'avenant contractuel pertinent:

[3544] Pièce EC-708 (RCC).
[3545] Pièces EC-154 (RCC); EC-703 (RCC); EC-704 (RCC); EC-706 (RCC); et EC-708 (RCC).

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

Tableau 15 – Prêts accordés par la BEI à British Aerospace (taux d'intérêt appliqués avant la restructuration de 1999)

Prêt	Versement n°	Taux d'intérêt de la BEI	Taux d'intérêt de la BEI applicable à partir de	Point de repère du rapport Ellis	Variation
Prêt accordé à British Aerospace en 1988	1	**[***]**	**[***]**	9,67%	**[***]**
Prêt accordé à British Aerospace en 1989	1	**[***]**	**[***]**	10,19%	**[***]**
Prêt accordé à British Aerospace en 1991	1	**[***]**	**[***]**	11,51%	**[***]**

7.848 Ainsi, les taux d'intérêt initiaux appliqués par la BEI aux deux versements au titre des prêts de 1988 et de 1989 pour l'A320 étaient supérieurs aux points de repère correspondants du rapport Ellis. Pour le versement au titre du prêt de 1991 pour l'A330/A340, le taux d'intérêt initial appliqué par la BEI était inférieur au point de repère pertinent du rapport Ellis. Cela étant, nous rappelons qu'Airbus avait accordé une sûreté particulière dans le cadre de ce prêt, que les Communautés européennes ont évaluée à **[***]** points de base.[3546] Si l'on ajoute cela au taux d'intérêt appliqué par la BEI, il est possible d'établir un taux d'intérêt ajusté de **[***]**, qui est supérieur de **[***]** points de base au point de repère correspondant du rapport Ellis.

7.849 Les taux d'intérêt appliqués aux trois versements en faveur de British Aerospace ont été révisés de nouveau par l'avenant du 17 mai 2004.[3547] Les taux d'intérêt appliqués aux deux versements effectués dans le cadre des prêts de 1988 et de 1989 ont été portés, avec effet rétroactif à partir du 16 octobre 2003, à **[***]**. De même, le taux d'intérêt appliqué au versement effectué au titre du prêt de 1991 a été porté à **[***]**, avec effet rétroactif à partir du 11 mars 2003. En 2003, le taux d'intérêt du marché servant de repère correspondant du rapport Ellis était de 5,76 pour cent.

7.850 Tout cela confirme les renseignements figurant dans le tableau 14 et permet de conclure que le financement accordé à British Aerospace au titre des prêts de 1988, de 1989 et de 1991 a été arrêté à des conditions de taux d'intérêt qui n'étaient pas plus avantageuses que ce qui, au dire du rapport, aurait pu être offert à British Aerospace sur le marché pour des prêts comparables.

7.851 Enfin, nous notons que le tableau 14 montre qu'un versement à taux d'intérêt unique a été effectué en faveur de British Aerospace à un taux d'intérêt qui était inférieur de **[***]** au taux d'intérêt du marché servant de repère indiqué dans le rapport Ellis. Cependant, au vu de la complexité de certains éléments liés à l'établissement des taux d'intérêt du marché servant de repères pour les prêts de la BEI susmentionnés, et compte tenu de nos observations concernant la valeur probante relativement faible des points de repère établis par le rapport Ellis[3548], nous pensons qu'une différence de **[***]** entre le taux d'intérêt appliqué par la BEI et le taux d'intérêt du marché servant de repère calculé dans le rapport Ellis n'est pas suffisante pour confirmer l'affirmation des États-Unis selon laquelle le taux d'intérêt appliqué par la BEI au versement en question était plus avantageux que celui d'un financement commercial comparable.

[3546] *Voir* le paragraphe 7.828 ci-dessus.
[3547] Pièce EC-710 (RCC).
[3548] *Voir* le paragraphe 7.836 ci-dessus.

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

- Prêts accordés à Airbus Industrie et à Aérospatiale

7.852 Les trois prêts accordés par la BEI à Airbus Industrie et à Aérospatiale que les États-Unis contestent (le prêt de 1990 pour l'A321, le prêt de 1988 pour l'A330/A340 et le prêt de 1993 pour les supertransporteurs) ont pris effet par le biais de deux versements à taux d'intérêt unique en dollars EU, d'un versement à taux d'intérêt unique en francs français et de quatre versements à taux d'intérêt révisé en francs français. La comparaison entre les taux d'intérêt appliqués par la BEI à chacun de ces versements, présentés et, le cas échéant, ajustés dans la pièce EC-722 (RCC), et les taux d'intérêt du marché servant de repèress avancés par les deux parties donne le résultat suivant:

Tableau 16 – Comparaison entre les taux d'intérêt appliqués aux prêts accordés par la BEI à Airbus Industrie et à Aérospatiale et les taux d'intérêt du marché servant de repèress

Prêt	Versement n°	Taux d'intérêt de la BEI	Point de repère du rapport Ellis	Variation	Point de repère des CE	Variation
Prêt accordé à Airbus Industrie en 1990	1	**[***]**	Néant	-	8,79%	**[***]**
	2	**[***]**	Néant	-	7,70%	**[***]**
Prêt accordé à Aérospatiale en 1988	1	**[***]**	6,20%	**[***]**	4,09%	**[***]**
	2	**[***]**	6,20%	**[***]**	3,55%	**[***]**
	3	**[***]**	6,63%	**[***]**	3,98%	**[***]**
Prêt accordé à Aérospatiale en 1993	1	**[***]**	8,49%	**[***]**	6,53%	**[***]**
	2	**[***]**	6,17%	**[***]**‡	Euribor + 0,26%	**[***]**

[***]

‡ Bien que les Communautés européennes n'aient pas divulgué le taux EURIBOR pertinent, nous notons que le **[***]**, les taux EURIBOR variaient entre 2,064 pour cent (une semaine) et 2,388 pour cent (12 mois).[3549] Il est donc raisonnable de conclure que la différence entre les taux d'intérêt du marché servant de repèress de 6,17 pour cent indiqués dans le rapport Ellis et le taux d'intérêt de la BEI était de **[***]**.

7.853 Le tableau 16 montre que les taux d'intérêt appliqués par la BEI à plusieurs des versements effectués dans le cadre des trois contrats de prêt étaient inférieurs aux taux d'intérêt du marché servant de repères établis par les deux parties. Pour autant, les différences de taux d'intérêt varient considérablement selon que c'est le point de repère d'une partie ou d'une autre qui est utilisé dans l'analyse.

7.854 Par rapport aux points de repère des Communautés européennes, les points de repère du rapport Ellis ont un lien temporel plus lointain avec les prêts en cause car ils sont fondés sur des renseignements se rapportant aux taux d'intérêt moyens annuels. En revanche, les points de repère des Communautés européennes sont fondés sur les renseignements en matière de taux d'intérêt correspondant à la date du versement effectif du prêt ou de la révision du taux d'intérêt, ou à la date la plus proche possible. Dans cette mesure, et comme nous l'avons déjà noté[3550], les points de repère du rapport Ellis sont probablement moins exacts que les points de repère établis par les Communautés européennes, résultat qu'à notre avis les États-Unis ont reconnu lorsqu'ils ont révisé le point de repère du rapport Ellis pour le prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992, compte tenu du fait que les

[3549] Euribor Historical Data, www.euribor.org/html/download/euribor_2004.txt, site consulté par le Secrétariat de l'OMC le 3 juillet 2008.

[3550] *Voir* le paragraphe 7.836 ci-dessus.

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

Communautés européennes ont critiqué leur recours aux taux d'intérêt moyens annuels.[3551] De plus, nous rappelons qu'alors que les points de repère établis par le rapport Ellis pour tous les prêts rendent compte des conditions de taux d'intérêt dont est assorti l'emprunt de dix ans, les points de repère des Communautés européennes sont fondés sur les taux d'intérêt allégués appliqués à l'emprunt sur une période qui cadre plus étroitement avec l'échéance effective des prêts en cause. À la lumière de ce qui précède, nous estimons que pour déterminer si les prêts accordés par la BEI à Airbus Industrie et à Aérospatiale ont conféré un avantage, il serait approprié de se fonder sur les taux d'intérêt du marché servant de repèress établis par les CE.

7.855 Prenant les taux d'intérêt du marché servant de repèress établis par les Communautés européennes comme point de comparaison pertinent, nous notons que les taux d'intérêt appliqués par la BEI étaient inférieurs aux points de repère pertinents en ce qui concerne les deux versements effectués au titre du prêt de 1993 pour les supertransporteurs (de **[***]** et **[***]** points de base) et en ce qui concerne les premier et troisième versements effectués dans le cadre du prêt de 1988 pour l'A330/A340 (de **[***]** points de base pour chaque versement). Malgré ce résultat, les Communautés européennes estiment que l'on ne peut pas conclure que ces quatre versements ont été accordés à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché.

7.856 Premièrement, comme nous l'avons dit précédemment, les Communautés européennes soutiennent que pour évaluer si les prêts de la BEI ont conféré un avantage, nous devons déterminer si le taux appliqué par la BEI se situait nettement en dehors d'une fourchette de taux d'intérêt "compris entre 20 et 50 points de base au-dessus et au-dessous du point de repère unique".[3552] Certes, nous reconnaissons le caractère raisonnable du principe sous-tendant l'affirmation des Communautés européennes, à savoir que les créanciers commerciaux peuvent offrir des taux d'intérêt légèrement différents pour des prêts accordés selon des modalités et conditions identiques ou comparables, mais nous avons constaté que les Communautés européennes n'avaient pas dûment étayé leur position.[3553] Nous ne pouvons donc pas admettre que la fourchette des taux d'intérêt du marché servant de repères avancés par les Communautés européennes constitue une base appropriée pour constater que les quatre versements susmentionnés n'ont pas été accordés à des conditions de taux d'intérêt avantageuses.

7.857 Deuxièmement, et uniquement pour ce qui est du premier et du troisième versements au titre du prêt de 1988, les Communautés européennes affirment que la différence de **[***]** points de base entre le taux allégué appliqué par la BEI et leurs propres taux d'intérêt du marché servant de repères tomberait à un niveau inférieur à zéro, une fois pris en compte le coût des obligations additionnelles liées au projet, financières et administratives allant de pair avec les prêts de la BEI qui seraient normalement présents dans les instruments obligataires utilisés pour établir leur taux d'intérêt du marché servant de repère.[3554] Se fondant sur l'évaluation par Moody's des différences au niveau des taux des pertes cumulées sur trois ans entre des prêts et des obligations notés de manière similaire, les Communautés européennes font observer qu'il est possible de quantifier "l'incidence sur les prix de l'utilisation d'obligations pour comparer un prêt assorti de modalités et conditions plus strictes que celles des obligations servant de points de repère"[3555], et elles demandent une réduction de 6,5 points

[3551] *Voir* le paragraphe 7.803 ci-dessus.
[3552] CE, DCE, paragraphe 507.
[3553] *Voir* le paragraphe 7.787 ci-dessus.
[3554] Pièce EC-722 (RCC).
[3555] CE, réponse à la question n° 176 du Groupe spécial*; voir aussi* la note de bas de page 3401 ci-dessus.

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

de base pour les taux d'intérêt servant de repèress établis d'après les renseignements relatifs au marché obligataire.[3556]

7.858 Comme nous l'avons indiqué plus haut, nous jugeons la logique de la position des Communautés européennes convaincante en général.[3557] De plus, nous notons que les États-Unis n'ont pas spécifiquement contesté le recours des Communautés européennes à l'évaluation faite par Moody's ni spécifiquement contesté l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle, sur la base de l'évaluation en question, un ajustement de 6,5 points de base serait approprié.[3558] Au vu de ces éléments, nous constatons que lorsqu'ils sont correctement ajustés de 6,5 points de base pour prendre en compte les différences entre les caractéristiques inhérentes des instruments de prêt par rapport aux obligations, il n'apparaît pas que les taux d'intérêt appliqués par la BEI aux premier et troisième versements au titre du prêt de 1988 ont conféré un avantage à Aérospatiale.

7.859 Toutefois, nous notons que les taux d'intérêt qui sont indiqués dans le tableau 16 comme étant appliqués aux premier et troisième versements au titre du prêt de 1988 correspondent aux taux d'intérêt effectifs *après* une série de révisions des taux d'intérêt.[3559] De nouveau, nous rappelons notre avis selon lequel une analyse de l'avantage axée uniquement sur le taux d'intérêt le plus récent applicable après une révision du taux d'intérêt et ne tenant pas non plus compte du taux d'intérêt appliqué par la BEI jusqu'à la date de la révision n'est que partiellement pertinente pour déterminer si les conditions du versement, pris dans son ensemble, confèrent un avantage. Ainsi, bien que le tableau 16 indique que les *taux d'intérêt révisés* appliqués par la BEI aux premier et troisième versements dans le cadre du prêt de 1988 étaient supérieurs aux taux d'intérêt du marché servant de repères établis par les Communautés européennes (lorsqu'ils sont ajustés de 6,5 points de base), le même résultat ne s'ensuit pas automatiquement pour les taux d'intérêt appliqués par la BEI aux mêmes versements avant leur révision.

7.860 Pour déterminer si les conditions de taux d'intérêt du marché ont été appliquées à chacun des versements pertinents pris dans leur ensemble, nous aurions besoin de connaître le taux d'intérêt (ou les taux d'intérêt) appliqué(s) avant chaque révision. Mais, les Communautés européennes n'ont présenté aucun renseignement sur le nombre précis de révisions auxquelles la BEI a effectivement procédé. Nous ne connaissons pas non plus la valeur de tous les taux d'intérêt précédemment applicables ou la valeur des versements restants auxquels ils s'appliquaient. À notre avis, ce sont là des renseignements que les Communautés européennes auraient pu divulguer dans leur réponse à la question n° 89 du Groupe spécial ou du moins lorsqu'elles ont présenté leur propre analyse de l'avantage pour chacun des prêts contestés dans la pièce EC-722 (RCC). À la lumière de ce qui précède et compte tenu de nos constatations relatives à la nature des activités de crédit de la BEI[3560], nous concluons, sur la base de la totalité des renseignements dont nous disposons, que les taux d'intérêt appliqués par la BEI aux premier et troisième versements au titre du prêt de 1988 avant, respectivement, le **[***]** et le **[***]** étaient inférieurs à ceux du marché. De plus, étant donné que les taux d'intérêt (inférieurs à ceux du marché) précédemment applicables au premier versement auraient

[3556] *Voir* le paragraphe 7.780 ci-dessus.
[3557] *Voir* le paragraphe 7.783 ci-dessus.
[3558] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 176 du Groupe spécial.
[3559] Les deux versements en cause accordés au titre du prêt de 1988 ont d'abord été transférés à Aérospatiale le **[***]** et le **[***]** à un taux d'intérêt annuel respectif de **[***]** et de **[***]**. Pièce EC-697 (RCC). Le contrat de prêt de 1988 prévoyait que le taux d'intérêt applicable aux montants restant à verser serait révisé **[***]**, pièce EC-693 (RCC), article 3.01. Les taux d'intérêt divulgués par les Communautés européennes dans leur analyse de l'avantage (que nous avons utilisés comme base des valeurs indiquées dans le tableau 16) étaient ceux en vigueur le **[***]** et le **[***]**, *voir* le tableau 10 ci-dessus. Il s'ensuit que le taux d'intérêt initial applicable au premier versement a dû être révisé au moins deux fois entre le **[***]** et le **[***]**, et au moins une fois en ce qui concerne le troisième versement entre le **[***]** et le **[***]**.
[3560] *Voir* le paragraphe 7.753 ci-dessus.

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

été en vigueur pendant 14 ans et que ce prêt était à échéance de 15 ans, nous constatons aussi que les conditions de taux d'intérêt de ce versement ont conféré un avantage à Aérospatiale pendant presque toute sa durée.[3561] De la même manière, nous constatons que le taux d'intérêt (inférieur à celui du marché) applicable au troisième versement garantissait un avantage à Aérospatiale pendant huit ans environ sur la durée de 15 ans du prêt.[3562]

7.861 S'agissant des deux versements effectués par la BEI en faveur d'Aérospatiale dans le cadre du prêt de 1993 pour les supertransporteurs, nous voyons d'après le tableau 16 qu'il apparaît que tous deux ont été accordés à des taux d'intérêt qui étaient inférieurs à ceux du marché. L'un de ces versements (le premier) était assorti d'un taux d'intérêt unique. Il est donc possible de conclure que ce versement a été accordé à Aérospatiale à des conditions de taux d'intérêt qui étaient plus avantageuses que celles qui, de l'avis des Communautés européennes, auraient été offertes sur le marché. Cependant, pour ce qui est du deuxième versement, nous notons que le taux d'intérêt de la BEI indiqué dans le tableau 16 correspond au taux appliqué par la BEI *après* la dernière d'une série de révisions des taux d'intérêt.[3563] De nouveau, nous rappelons notre avis selon lequel une analyse de l'avantage axée uniquement sur le taux d'intérêt le plus récent applicable après une révision du taux d'intérêt et ne tenant pas non plus compte du taux d'intérêt appliqué par la BEI jusqu'à la date de la révision n'est que partiellement pertinente pour déterminer si les conditions du versement, pris dans son ensemble, confèrent un avantage. Ainsi, bien que le tableau 16 indique que le *taux d'intérêt révisé* appliqué par la BEI au deuxième versement dans le cadre du prêt de 1993 était inférieur aux taux d'intérêt du marché servant de repères établis par les Communautés européennes, le même résultat ne s'ensuit pas automatiquement pour les taux d'intérêt appliqués par la BEI au même versement avant leur révision.

7.862 Pour déterminer si des conditions de taux d'intérêt favorables ont été appliquées à ce versement pris dans son ensemble, nous aurions besoin de connaître le taux d'intérêt (ou les taux d'intérêt) appliqué(s) avant la révision. Mais, là encore, nous notons que les Communautés européennes n'ont présenté aucun renseignement sur le nombre précis de révisions auxquelles la BEI a

[3561] Le premier versement a été transféré à Aérospatiale le **[***]** à un taux d'intérêt initial de **[***]**. Ce taux d'intérêt a fait l'objet d'une révision **[***]**, pièce EC-693 (RCC), article 3.01. Le taux d'intérêt divulgué par les Communautés européennes dans leur analyse de l'avantage (que nous avons utilisé sur la base des valeurs indiquées dans le tableau 16) était le taux d'intérêt en vigueur le **[***]**, *voir* le tableau 10 ci-dessus. Le versement a été entièrement remboursé par anticipation ("remboursement anticipé") le **[***]**, pièce EC-154 (RCC). Ainsi, le premier versement au titre du prêt de 1988 a été remboursé sur **[***]**. Pièces EC-154 (RCC), EC-693 (RCC), EC-697 (RCC) et EC-722 (RCC). Comme nous avons estimé que les taux d'intérêt appliqués par la BEI à ce versement avant le **[***]** étaient inférieurs à ceux du marché, il est possible de conclure qu'Aérospatiale a payé des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché pendant **[***]** environ sur la durée de **[***]** ans du prêt.

[3562] Le troisième versement a été transféré à Aérospatiale le **[***]** à un taux d'intérêt initial de **[***]**. Ce taux d'intérêt a fait l'objet d'une révision **[***]**, pièce EC-693 (RCC), article 3.01. Le taux d'intérêt divulgué par les Communautés européennes dans leur analyse de l'avantage (que nous avons utilisé sur la base des valeurs indiquées dans le tableau 7) était le taux d'intérêt en vigueur le **[***]**. *Voir* le tableau 10 ci-dessus. Nous croyons comprendre, d'après la pièce EC-722 (RCC) et la réponse des CE à la question n° 89 du Groupe spécial, que c'était le dernier taux d'intérêt applicable, qui est resté en vigueur jusqu'au **[***]**, date à laquelle le prêt a été entièrement remboursé, pièce EC-154 (RCC). Ainsi, le troisième versement au titre du prêt de 1988 a été remboursé sur **[***]** ans, pièces EC-154 (RCC), EC-693 (RCC), EC-697 (RCC) et EC-722 (RCC). Comme nous avons estimé que les taux d'intérêt appliqués par la BEI à ce versement avant le **[***]** étaient inférieurs à ceux du marché, il est possible de conclure qu'Aérospatiale a payé des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché pendant **[***]** environ sur la durée de **[***]** ans du prêt.

[3563] Le deuxième versement au titre du prêt de 1993 a été transféré à Aérospatiale le **[***]** à un taux d'intérêt de **[***]** soumis à **[***]**, pièce EC-695 (RCC), article 3.01B et pièce EC-699 (RCC). Le taux d'intérêt divulgué par les Communautés européennes dans leur analyse de l'avantage (que nous avons utilisé sur la base des valeurs indiquées dans le tableau 16) était le taux d'intérêt en vigueur le **[***]**, *voir* le tableau 10 ci-dessus.

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

effectivement procédé. Nous ne connaissons pas non plus la valeur de tous les taux d'intérêt précédemment applicables ou la valeur des versements restants auxquels ils s'appliquaient. À notre avis, ce sont là des renseignements que les Communautés européennes auraient pu divulguer dans leur réponse à la question n° 89 du Groupe spécial ou du moins lorsqu'elles ont présenté leur propre analyse de l'avantage pour chacun des prêts contestés dans la pièce EC-722 (RCC). À la lumière de ce qui précède et compte tenu de nos constatations relatives à la nature des activités de crédit de la BEI[3564], nous concluons, sur la base de la totalité des renseignements dont nous disposons, que tous les taux d'intérêt précédemment appliqués par la BEI au deuxième versement au titre du prêt accordé à Aérospatiale en 1993 étaient également inférieurs à ceux du marché.

7.863 Enfin, nous notons que pour trois des sept versements indiqués dans le tableau 16 (les deux versements effectués dans le cadre du prêt de 1990 pour l'A321 et un versement au titre du prêt de 1988 pour l'A330/A340), le taux d'intérêt appliqué par la BEI était plus élevé que les taux d'intérêt du marché servant de repèress établis par les Communautés européennes. Les deux versements au titre du prêt de 1990 pour l'A321 étaient des versements à taux d'intérêt unique effectués en dollars EU, pour lesquels les États-Unis n'ont présenté aucun taux d'intérêt du marché servant de repère. L'autre versement est le deuxième des trois versements à taux d'intérêt révisé effectués dans le cadre du prêt accordé à Aérospatiale en 1988 pour l'A330/A340.[3565] Les Communautés européennes ont expliqué que le taux d'intérêt appliqué à ce dernier versement a été révisé trois fois. En d'autres termes, quatre taux d'intérêt différents ont été appliqués par la BEI à ce versement.[3566] Toutefois, les Communautés européennes n'ont divulgué ni la valeur des quatre taux d'intérêt, ni les dates des révisions des taux d'intérêt ou les montants restant à verser auxquels ils s'appliquaient. De nouveau, il s'agit de renseignements qui étaient en possession des Communautés européennes uniquement, de renseignements qui, selon nous, auraient pu être divulgués par les Communautés européennes dans leur réponse à la question n° 89 du Groupe spécial ou au moins lorsqu'elles ont présenté leur propre analyse de l'avantage pour chacun des prêts contestés dans la pièce EC-722 (RCC). À la lumière de ce qui précède et compte tenu de nos constatations relatives à la nature des activités de crédit de la BEI[3567], nous concluons, sur la base de la totalité des renseignements dont nous disposons, que tous les taux d'intérêt précédemment appliqués par la BEI au deuxième versement au titre du prêt de 1988 étaient inférieurs à ceux du marché. De plus, vu que les taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché applicables au deuxième versement au titre du prêt de 1988 ont été en vigueur pendant 14 ans sur la durée prévue de 19 ans du prêt, nous constatons aussi que les conditions de taux d'intérêt appliquées au versement ont conféré un avantage à Aérospatiale pendant environ les trois quarts de la durée prévue du prêt.[3568]

[3564] *Voir* le paragraphe 7.753 ci-dessus.

[3565] Ce versement a été transféré à Aérospatiale le **[***]** à un taux d'intérêt annuel de **[***]**, pièce EC-697 (RCC). Le contrat de prêt de 1988 prévoyait que le taux d'intérêt visant les montants restant à verser serait révisé **[***]**, pièce EC-693 (RCC), article 3.01. Le taux d'intérêt divulgué par les Communautés européennes dans leur analyse de l'avantage (que nous avons utilisé comme base des valeurs indiquées dans le tableau 16) était celui en vigueur le **[***]** et le **[***]**, *voir* le tableau 10 ci-dessus. Il s'ensuit que le taux d'intérêt initial applicable à ce versement a dû être révisé au moins deux fois entre le **[***]** et le **[***]**.

[3566] CE, réponse à la question n° 89 du Groupe spécial.

[3567] *Voir* le paragraphe 7.753 ci-dessus.

[3568] Le versement en cause a été effectué en faveur d'Aérospatiale le **[***]**. Les Communautés européennes expliquent que le taux d'intérêt initialement appliqué à ce versement a été révisé trois fois, la dernière fois le **[***]**, date à laquelle il a été fixé à **[***]**. Ce dernier taux d'intérêt était censé rester en vigueur jusqu'à l'échéance, le **[***]**. Ainsi, il était prévu que le versement serait entièrement remboursé sur **[***]** ans. CE, réponse à la question n° 89 du Groupe spécial et pièces EC-154 (RCC), EC-693 (RCC), EC-697 (RCC) et EC-722 (RCC). Comme nous avons estimé que les taux d'intérêt appliqués par la BEI à ce versement avant le **[***]** étaient inférieurs à ceux du marché, il est possible de conclure qu'Aérospatiale a payé des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché pendant **[***]** environ sur la durée de **[***]** ans du prêt.

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

- Prêts accordés à CASA

7.864 Les prêts accordés par la BEI à CASA et contestés par les États-Unis (les prêts de 1989 et de 1990 pour l'A320 et l'A330/A340) ont pris effet au moyen de deux versements à taux d'intérêt révisé effectués en pesetas et de sept versements à taux d'intérêt unique effectués en dollars EU. La comparaison entre les taux d'intérêt appliqués par la BEI à chacun de ces versements, tels qu'indiqués dans la pièce EC-722 (RCC), et les taux d'intérêt du marché servant de repèress établis par les parties donne le résultat suivant[3569]:

Tableau 17 – Comparaison entre les prêts accordés par la BEI à CASA et les taux d'intérêt du marché servant de repèress

Prêt	Versement n°	Taux d'intérêt de la BEI	Point de repère du rapport Ellis	Variation	Point de repère des CE	Variation
Prêt accordé à CASA en 1989	1	**[***]**	9,46%	**[***]**	9,17%	**[***]**
	2	**[***]**	9,46%	**[***]**	9,17%	**[***]**
	3	**[***]**	Néant	-	9,28%	**[***]**
Prêt accordé à CASA en 1990 (n° 14711)	1	**[***]**	Néant	-	9,12%	**[***]**
	2	**[***]**	Néant	-	8,78%	**[***]**
	3	**[***]**	Néant	-	9,38%	**[***]**
Prêt accordé à CASA en 1990 (n° 14712)	1	**[***]**	Néant	-	8,67%	**[***]**
	2	**[***]**	Néant	-	8,39%	**[***]**
	3	**[***]**	Néant	-	8,41%	**[***]**

[***]

7.865 Nous rappelons que les taux d'intérêt du marché servant de repèress établis par les Communautés européennes pour les prêts accordés par la BEI à CASA étaient fondés sur le coût de l'emprunt pour le gouvernement espagnol à cause des garanties de prêt offertes par INI, la holding industrielle du gouvernement espagnol. En assimilant les taux d'intérêt du marché servant de repèress au coût de l'emprunt du gouvernement espagnol en pesetas et en dollars EU, les Communautés européennes suggèrent en effet que la solvabilité de CASA, en tant qu'entité distincte et indépendante du gouvernement espagnol, et le risque lié aux projets financés n'ont pas influé sur les décisions de la BEI en matière de fixation des taux d'intérêt. Autrement dit, les points de repère des Communautés européennes impliquent qu'à cause des garanties de prêt offertes par INI, les prêts accordés à CASA devraient être comparés au financement commercial accessible au gouvernement espagnol.

7.866 Les États-Unis n'ont pas contesté l'approche adoptée par les Communautés européennes pour établir les taux d'intérêt servant de repèress pertinents. Ils n'ont pas non plus fait valoir que les garanties de prêt accordées par INI avaient procuré à CASA un avantage particulier qui était incompatible avec les obligations des Communautés européennes au titre de l'Accord SMC.[3570] À

[3569] Les États-Unis n'ont pas avancé de taux d'intérêt du marché servant de repères pour les prêts de la BEI versés en dollars EU.

[3570] Nous rappelons que les garanties de prêt sont explicitement indiquées à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC comme étant un type de "transfert{} direct{} potentiel{} de fonds ou de passif", et en tant que tel, dans certaines circonstances, elles peuvent constituer des subventions entrant dans le champ d'application de l'Accord SMC.

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

notre avis, il découle de la propre logique des Communautés européennes qu'au moins en vue de la fixation du taux d'intérêt applicable, les garanties de prêt offertes par INI ont transformé les prêts accordés à CASA en des prêts qui sont analogues aux prêts accordés au gouvernement espagnol. Cela étant le cas, un taux d'intérêt du marché servant de repère qui est fondé sur le coût de l'emprunt du gouvernement espagnol semblerait approprié.

7.867 S'agissant des données présentées dans le tableau 17, nous notons que les *taux d'intérêt révisés* appliqués par la BEI aux deux versements effectués en pesetas au titre du prêt de 1989 étaient inférieurs aux taux d'intérêt du marché servant de repères établis dans le rapport Ellis et par les CE dans des proportions comparables, soit respectivement de **[***]** et de **[***]** points de base. Toutefois, il ne s'ensuit pas automatiquement que les taux d'intérêt précédemment appliqués par la BEI aux mêmes versements étaient aussi inférieurs à ceux du marché. Pour déterminer si des conditions de taux d'intérêt favorables ont été appliquées à chaque versement pris dans son ensemble, nous aurions besoin de connaître le taux d'intérêt (ou les taux d'intérêt) appliqué(s) avant la révision.

7.868 Les deux versements effectués en pesetas au titre du prêt de 1989 ont d'abord été transférés à CASA le **[***]**.[3571] Le contrat de prêt indique que les taux d'intérêt appliqués aux deux versements devaient être déterminés par l'application du mécanisme de fixation des taux d'intérêt types de la BEI et qu'ils seraient ultérieurement révisés dans la mesure où le principal prêté restait encore à verser le **[***]**.[3572] Nous croyons comprendre qu'il s'agit là des taux d'intérêt révisés (à savoir les taux d'intérêt applicables au montant du prêt principal restant à verser le **[***]**) que les Communautés européennes ont utilisés dans leur analyse de l'avantage, et auxquels nous avons également recouru comme base des valeurs des taux d'intérêt pertinents de la BEI indiqués dans le tableau 17. Pour autant, les Communautés européennes n'ont pas divulgué les taux d'intérêt initiaux appliqués par la BEI et ceux-ci ne ressortent pas non plus de façon évidente du contrat de prêt. De nouveau, nous estimons qu'il s'agissait de renseignements qui étaient uniquement en possession des Communautés européennes, de renseignements qui, selon nous, auraient pu être divulgués par les Communautés européennes dans leur réponse à la question n° 89 du Groupe spécial ou au moins lorsqu'elles ont présenté leur propre analyse de l'avantage pour chacun des prêts contestés dans la pièce EC-722 (RCC). À la lumière de ce qui précède et compte tenu de nos constatations relatives à la nature des activités de crédit de la BEI[3573], nous concluons, sur la base de la totalité des renseignements dont nous disposons, que les taux d'intérêt précédemment appliqués par la BEI aux deux versements en pesetas effectués au titre du contrat de prêt de 1989 étaient également inférieurs à ceux du marché.

7.869 Le tableau 17 indique qu'un troisième versement, à taux d'intérêt unique, a été effectué dans le cadre du prêt de 1989 en dollars EU. Comme nous l'avons déjà dit, à la différence des Communautés européennes, les États-Unis n'ont pas présenté de taux d'intérêt du marché servant de repère comparable pour ce versement. Le taux d'intérêt du marché servant de repère établi par les Communautés européennes montre que ce versement n'a pas été accordé à des conditions de taux d'intérêt qui étaient plus avantageuses que ce que CASA aurait pu obtenir d'un créancier commercial pour un prêt comparable. Par conséquent, nous constatons que le troisième versement, à taux d'intérêt unique, en dollars EU, effectué dans le cadre du prêt de 1989 n'a pas conféré d'avantage à CASA.

7.870 Compte tenu du fait que les fonds transférés au moyen des premier et deuxième versements au titre du prêt de 1989 se sont élevés à plus de la moitié du principal mis à disposition dans le cadre de ce prêt, il est possible de conclure que la majeure partie des fonds prêtés à CASA au titre du prêt de

[3571] Pièce EC-154 (RCC).
[3572] Pièce EC-700 (RCC), article 3.01.
[3573] *Voir* le paragraphe 7.753 ci-dessus.

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

1989 a été obtenue à des taux d'intérêt préférentiels par rapport à ceux du marché, ce qui lui confère donc un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.871 Sur les six versements en dollars EU et à taux d'intérêt unique effectués en faveur de CASA au titre des deux prêts de 1990, le tableau 17 indique qu'un versement a été effectué à un taux d'intérêt qui était de **[***]** points de base inférieur au taux d'intérêt du marché servant de repère établi par les Communautés européennes. Nous notons que le principal transféré à CASA dans le cadre de ce versement représentait environ **[***]** des fonds mis à disposition au titre du prêt n° 14711.[3574] Sur cette base, il est possible de conclure qu'un montant légèrement supérieur à **[***]** des fonds empruntés par CASA auprès de la BEI au titre du prêt n° 14711 était soumis à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché, ce qui conférait donc un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.872 Enfin, comme nous l'avons précédemment observé, les Communautés européennes soutiennent que pour évaluer si les prêts de la BEI ont conféré un avantage, nous devons déterminer si le taux appliqué par la BEI se situait nettement en dehors d'une fourchette de taux d'intérêt "compris entre 20 et 50 points de base au-dessus et au-dessous du point de repère unique".[3575] Cependant, pour les mêmes raisons que celles que nous avons exposées ci-dessus[3576], nous ne pouvons pas admettre que la fourchette des taux d'intérêt du marché servant de repères avancés par les Communautés européennes constitue une base appropriée pour constater que le versement pertinent n'a pas été accordé à des conditions de taux d'intérêt avantageuses.

Commissions d'engagement et commissions pour non-utilisation

7.873 De nouveau, les États-Unis se fondent sur les mêmes éléments de preuve que ceux qu'ils ont présentés à l'appui de leur plainte visant le prêt accordé à EADS en 2002 et le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 pour faire valoir que chacun des prêts restants de la BEI qui sont contestés a également conféré un avantage parce que la BEI n'a pas appliqué de commissions d'engagement ou de commissions pour non-utilisation.[3577] Les Communautés européennes réfutent l'allégation des États-Unis sur la base des mêmes arguments que ceux que nous avons déjà décrits plus haut.[3578]

7.874 Sur les 22 versements effectués dans le cadre des dix prêts examinés dans la présente section de notre rapport, les montants précis des versements, les valeurs précises des taux d'intérêt et les dates précises des versements ont été, entre autres modalités et conditions, convenus et fixés au moment de la signature s'agissant de sept versements. Quatre de ces derniers étaient des versements effectués dans le cadre de chacun des contrats de prêt conclus entre la BEI et British Aerospace.[3579] Les trois autres étaient des versements effectués au titre du contrat de prêt de 1990 conclu entre la BEI et CASA (n° 14711).[3580] Dans chaque cas, la BEI s'est juridiquement engagée à accorder à British Aerospace et à CASA des prêts selon certaines modalités et conditions fixées le **[***]** ou à une date spécifiée, comprise entre **[***]** et **[***]** après la date de signature.[3581] En échange, non seulement

[3574] *Voir* le tableau 10 ci-dessus.
[3575] CE, DCE, paragraphe 507.
[3576] *Voir* les paragraphes 7.787 et 7.856 ci-dessus.
[3577] États-Unis, PCE, paragraphe 414, citant les pièces US-160 et US-161.
[3578] *Voir* le paragraphe 7.790 ci-dessus.
[3579] Tous les versements effectués au titre des prêts de 1988 et de 1989 en faveur de British Aerospace pour l'A320; et un des deux versements effectués au titre de chacun des prêts accordés à British Aerospace en 1990 pour l'A330/A340, pièces EC-703 (RCC), EC-704 (RCC), EC-705 (RCC) et EC-706 (RCC).
[3580] Tous les versements effectués au titre du prêt de 1990 en faveur de CASA pour l'A320 et l'A330/A340 (n° 14711), pièce EC-701 (RCC).
[3581] Pour chaque versement, le délai entre la signature du contrat et la date de versement était: de **[***]** au titre du prêt accordé à British Aerospace en 1988, article 1.02, pièce EC-703 (RCC); de **[***]** au titre du prêt accordé à British Aerospace en 1989, article 1.02, pièce EC-704 (RCC); de **[***]** pour le deuxième versement

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

British Aerospace et CASA ont contracté l'obligation de prendre possession des montants de financement prescrits aux dates et conditions de taux d'intérêt fixées dans le contrat, mais elles ont également accepté d'être assujetties au paiement d'une commission à la BEI au cas où elles devraient: i) demander à la BEI de reporter les versements à une autre date[3582]; ou ii) les annuler tous.[3583]

7.875 Nous rappelons que les États-Unis n'ont pas contesté l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle il ne serait pas conforme à la pratique du marché que la BEI exige le versement d'une commission pour le type d'engagement qu'elle a pris en ce qui concerne les sept versements ci-dessus.[3584] De fait, comme nous l'avons déjà dit, la définition des commissions d'engagement utilisée dans le rapport NERA concernant la BEI et qui est utilisée par les États-Unis donne à penser que les commissions d'engagement ne seraient normalement pas exigées par une banque lorsqu'un emprunteur a contracté une *obligation* d'emprunt, par opposition à une simple *option* d'emprunt dans le cadre d'une ligne de crédit ouverte.[3585] Compte tenu de ce qui précède, nous ne sommes pas convaincus, au vu des conditions particulières (y compris les dispositions en matière de pénalités) applicables aux sept versements susmentionnés, que les États-Unis aient fait assez pour établir qu'une commission d'engagement aurait été appliquée par un créancier commercial pour un financement comparable et par conséquent que le fait que la BEI n'a pas appliqué de commission d'engagement dans chacun des cas précités a conféré un avantage à British Aerospace et à CASA.

7.876 Les 15 versements restants effectués dans le cadre des dix contrats de prêt examinés dans la présente section de notre rapport ont été accordés à ce que les Communautés européennes ont décrit comme étant des conditions de "taux libre".[3586] Cela étant, à la différence du prêt accordé à EADS en 2002 (qui correspondait aussi à un contrat à "taux libre"), les formules de calcul de taux d'intérêt appliquées à chacun des versements ne comprenaient pas de prime de risque fixe. De ce fait, au moment de la conclusion de chaque contrat de prêt pertinent, le seul engagement contracté par la BEI en matière de taux d'intérêt a consisté à appliquer une ou plusieurs méthodes de calcul de taux d'intérêt stipulées par contrat lorsque le moment viendrait de fixer le taux d'intérêt pertinent pour tout versement de fonds demandé.[3587] En tant que telles, les circonstances que les deux parties ont

---

au titre du prêt accordé à British Aerospace en 1990, article 1.02A, pièce EC-705 (RCC); de **[***]** pour le premier versement au titre du prêt accordé à British Aerospace en 1990, article 1.02B, pièce EC-706 (RCC); et respectivement de **[***]**, de **[***]** et de **[***]** pour les versements effectués au titre du prêt accordé à CASA en 1990 (n° 14711), article 1.02, pièce EC-701 (RCC).

[3582] Article 1.04 ("Deferment Commission"), pièces EC-703 (RCC) et EC-704 (RCC); article 1.05 ("Deferment Commission"), pièces EC-705 (RCC) et EC-706 (RCC); et article 1.04 ("Comisión de aplazamiento"), pièce EC-701 (RCC).

[3583] Article 1.05 ("Annulment of Credit"), pièces EC-703 (RCC) et EC-704 (RCC); article 1.06 ("Annulment of Credit"), pièces EC-705 (RCC) et EC-706 (RCC); et article 1.05 ("Anulación de la apertura de crédito"), pièce EC-701 (RCC).

[3584] *Voir* le paragraphe 7.790 ci-dessus.

[3585] *Voir* la note de bas de page 3467 ci-dessus.

[3586] Les versements pertinents sont les suivants: le premier versement au titre du prêt accordé à British Aerospace en 1990 pour l'A330/A340 (n° 14999), pièce EC-705 (RCC); le deuxième versement au titre du prêt accordé à British Aerospace en 1991 pour l'A330/A340 (n° 15119), pièce EC-706 (RCC); les deux versements au titre du prêt accordé à Airbus Industries en 1990 pour l'A321 (n° 15007), pièce EC-692 (RCC); les trois versements au titre du prêt accordé à Aérospatiale en 1988 pour l'A330/A340 (n° 13764), pièce EC-697 (RCC); les deux versements au titre du prêt accordé à Aérospatiale en 1993 pour les supertransporteurs (n° 6832), pièce EC-695 (RCC); et les six versements effectués au titre des deux prêts accordés à CASA en 1989 et en 1990 pour l'A320 et l'A330/A340 (n° 14081 et 14712), pièces EC-700 (RCC) et EC-702 (RCC).

[3587] *Voir*, en particulier, les articles 1er et 3 concernant le premier versement au titre du prêt accordé à British Aerospace en 1990 pour l'A330/A340 (n° 14999), pièce EC-705 (RCC); les articles 1er et 3 concernant le deuxième versement au titre du prêt accordé à British Aerospace en 1991 pour l'A330/A340 (n° 15119), pièce EC-706 (RCC); les articles 1er et 3 concernant les deux versements au titre du prêt accordé à Airbus Industries en 1990 pour l'A321 (n° 15007), pièce EC-692 (RCC); les articles 1er et 3 concernant les trois

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

décrites, qui inciteraient normalement un créancier commercial à exiger le versement de commissions d'engagement, n'étaient pas présentes.[3588] Il s'ensuit que le fait que la BEI n'a pas appliqué de commission d'engagement aux entités d'Airbus pertinentes dans le cadre de chacun des prêts en cause n'a pas placé Airbus dans une position plus avantageuse que celle qui aurait normalement été la sienne si elle avait obtenu un financement comparable sur le marché.

7.877 Enfin, s'agissant de la question des commissions pour non-utilisation, nous répétons les mêmes observations que celles que nous avons faites lorsque nous avons examiné la plainte des États-Unis concernant le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 – à savoir que, hormis le fait d'alléguer que tous les prêts de la BEI ont conféré un avantage à Airbus car la BEI n'a pas appliqué de commissions pour non-utilisation, les États-Unis n'ont avancé aucune explication spécifique ni fourni aucun élément de preuve ou avis d'expert particulier qui donne à penser qu'un créancier commercial aurait exigé qu'EADS verse une commission pour non-utilisation pour le même type de financement que celui obtenu auprès de la BEI dans le cadre de chacun des contrats de prêt pertinents. En l'absence d'éléments de preuve ou d'explication pertinente de ce type et étant donné que les Communautés européennes n'admettent pas que le versement d'une commission pour non-utilisation ait été justifié[3589], nous ne sommes pas convaincus que les États-Unis aient fait assez pour établir que les dix prêts restants ont conféré un avantage pour cette raison.

Absence de prime de risque

7.878 Les arguments et communications des parties ayant trait à l'allégation des États-Unis selon laquelle la BEI n'a pas appliqué de prime de risque pour tous les prêts accordés avant 1999, y compris les dix prêts sur lesquels nous nous sommes penchés dans la présente section de notre rapport, sont exposés ci-dessus dans notre analyse des allégations des États-Unis relatives au prêt accordé par la BEI à Aérospatiale en 1992.[3590] Nous avons souligné dans cette partie de notre rapport que bien que l'explication des Communautés européennes concernant la raison pour laquelle la BEI n'a pas appliqué de prime de risque pour les prêts antérieurs à 2000 ait intuitivement un certain sens, nous ne saurions l'accepter en fait à la lumière des éléments de preuve et arguments présentés pour étayer la position des Communautés européennes. En particulier, nous avons constaté que les éléments de preuve avancés par les Communautés européennes montraient que la BEI ne tentait pas, comme les Communautés européennes l'affirment, d'"adapte{r} ses systèmes de gestion des risques pour tenir compte de l'évolution de l'environnement économique et règlementaire" en vue de suivre les "meilleures pratiques du secteur". Toutefois, les renseignements présentés ne disent pas pourquoi la BEI a décidé d'introduire une prime de risque en 2000 ou si cette prime était censée, comme les Communautés européennes le soutiennent, fonctionner en tant que solution de remplacement partielle ou totale des garanties de prêt exigées au titre de l'article 18.3 de ses Statuts.[3591] Ainsi, bien que nous considérions intuitivement que l'explication des Communautés européennes a un certain sens, nous ne saurions l'accepter en fait sur la base des éléments de preuve qui ont été présentés.

7.879 De plus, si l'explication des Communautés européennes concernant la raison pour laquelle la BEI a introduit une prime de risque laisse entendre que les risques liés aux prêts de la BEI antérieurs à 2000 ont été pris en compte au moyen de "garanties externes", les Communautés européennes n'ont

---

versements au titre du prêt accordé à Aérospatiale en 1988 pour l'A330/A340 (n° 13764), pièce EC-697 (RCC); les articles 1er et 3 concernant les deux versements au titre du prêt accordé à Aérospatiale en 1993 pour les supertransporteurs (n° 6832), pièce EC-695 (RCC); et les articles 1er et 3 concernant les six versements effectués au titre des deux prêts accordés à CASA en 1989 et en 1990 pour l'A320 et l'A330/A340 (n° 14081 et 14712), pièces EC-700 (RCC) et EC-702 (RCC).

[3588] *Voir* les paragraphes 7.789, 7.790 et 7.797 ci-dessus.

[3589] CE, réponses aux questions n° 87 et 179 du Groupe spécial.

[3590] *Voir* les paragraphes 7.815 et 7.816 ci-dessus.

[3591] *Voir* le paragraphe 7.817 ci-dessus.

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

pas expliqué en quoi les garanties et sûretés particulières consenties au titre des dix prêts examinés dans la présente section de notre rapport ont servi à compenser, pour la BEI, les risques liés aux prêts octroyés aux entités d'Airbus pertinentes de la façon dont un créancier commercial aurait cherché à obtenir une compensation pour les mêmes risques dans le cadre d'un prêt commercial.

7.880 À la lumière de ce qui précède, nous constatons que les Communautés européennes n'ont pas présenté d'éléments de preuve et d'arguments suffisants pour nous convaincre que l'absence de prime de risque pour les dix prêts examinés dans la présente section de notre rapport n'a pas conféré d'avantage à Airbus. Nous reconnaissons donc le bien-fondé de l'allégation des États-Unis selon laquelle chacun des prêts en cause a conféré un avantage, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, car il ne comportait pas de prime de risque.

Conclusion concernant les "autres" prêts accordés à Airbus

7.881 D'après l'analyse précédente et compte tenu de notre constatation relative à la nature des activités de crédit de la BEI[3592], nous constatons que chacun des dix prêts de la BEI examinés dans la présente section de notre rapport a conféré un avantage aux entités Airbus pertinentes, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, pour les raisons suivantes: i) il a été en partie ou en totalité accordé à des conditions de taux d'intérêt inférieures à celles du marché[3593]; et/ou ii) la BEI n'a pas appliqué de prime de risque à l'entité Airbus pertinente.[3594]

7.882 Par ailleurs, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que les dix prêts de la BEI examinés dans la présente section de notre rapport ont individuellement conféré un avantage aux entités Airbus pertinentes car, dans le cadre de chacun de ces prêts, le versement de commissions d'engagement ou de commissions pour non-utilisation n'a pas été exigé.[3595]

Ligne de crédit de 700 millions d'euros

7.883 Les États-Unis estiment que la ligne de crédit de 700 millions d'euros ouverte pour EADS à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché a conféré un avantage à Airbus car "le fait même" qu'elle existait a procuré à EADS de "précieuses liquidités".[3596]

7.884 Nous rappelons que nous avons constaté que la ligne de crédit de 700 millions d'euros constituait un transfert direct potentiel de fonds et que pour comprendre si un transfert direct potentiel de fonds confère un avantage, il faut avant tout se préoccuper de savoir si l'existence de la promesse d'accorder le transfert direct confère un avantage.[3597] Les États-Unis ont présenté des éléments de preuve dont nous avons admis qu'ils démontraient que le prêt de **[***]** octroyé par la BEI à EADS a été accordé à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché, ce qui confère donc un avantage à Airbus. De plus, les États-Unis ont également démontré que le même prêt avait avantagé EADS en raison de l'absence de commissions d'engagement. Cependant, ils n'ont fourni aucun élément de preuve ni avancé aucun argument particulier pour indiquer et expliquer l'avantage allégué apporté par la *promesse* d'obtenir des liquidités à des conditions favorables pour EADS. Nous ne sommes pas convaincus que le simple fait de démontrer qu'une ligne de crédit a été accordée à des conditions

[3592] *Voir* le paragraphe 7.753 ci-dessus.
[3593] Les prêts en question sont les suivants: le prêt accordé à Aérospatiale en 1988 pour l'A330/A340; le prêt accordé à Aérospatiale en 1993 pour le supertransporteur; le prêt accordé à CASA en 1989 pour l'A320 et l'A330/A340; et le prêt accordé à CASA en 1990 pour l'A320 et l'A330/A340 (n° 14711). *Voir* les paragraphes 7.852 à 7.872 ci-dessus.
[3594] *Voir* les paragraphes 7.878 à 7.880 ci-dessus.
[3595] *Voir* les paragraphes 7.873 à 7.877 ci-dessus.
[3596] États-Unis, observations sur la réponse des CE à la question n° 181 du Groupe spécial.
[3597] *Voir* le paragraphe 7.735 ci-dessus.

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

avantageuses soit suffisant pour établir qu'elle a placé son bénéficiaire dans une position meilleure que celle qui aurait été la sienne si la ligne de crédit particulière en question n'avait pas été disponible. À notre avis, il faut quelque chose de plus pour démontrer qu'une promesse d'accorder un financement "bon marché", *en elle-même et à elle seule*, confère un avantage. Par conséquent, si nous sommes favorables à l'idée selon laquelle un transfert direct potentiel de fonds sous la forme d'une ligne de crédit assortie de conditions favorables peut conférer un avantage à son bénéficiaire, nous pensons que dans le contexte de la ligne de crédit de 700 millions d'euros accordée à EADS, les États-Unis n'ont pas étayé leur allégation.

Conclusion globale

7.885 En résumé, nous concluons que les États-Unis ont établi que:

i) le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 pour l'A380 a conféré un avantage à EADS au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC et a donc constitué une subvention au regard de l'article 1.1 de l'Accord SMC, car: a) le taux d'intérêt appliqué par la BEI était inférieur à ce qu'un créancier commercial aurait demandé à EADS de payer pour un financement comparable; et b) il n'a pas été exigé d'EADS qu'elle verse une commission d'engagement[3598];

ii) le prêt accordé à Aérospatiale en 1992 pour l'A330/A340 a conféré un avantage à Aérospatiale, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, et a donc constitué une subvention au regard de l'article 1.1 de l'Accord SMC car: a) il a été accordé à un taux d'intérêt **[***]** au coût de l'emprunt pour le gouvernement français et était donc plus avantageux qu'un prêt au taux d'intérêt qui aurait pu être obtenu par Aérospatiale sur le marché pour un financement comparable; et b) il a été accordé à des conditions de taux d'intérêt qui ne comportaient pas de prime de risque[3599];

iii) le prêt accordé à Aérospatiale en 1988 pour l'A330/A340, le prêt accordé à Aérospatiale en 1993 pour le supertransporteur, le prêt accordé à CASA en 1989 pour l'A320 et l'A330/A340 et le prêt accordé à CASA en 1990 pour l'A320 et l'A330/A340 (n° 14711) ont chacun conféré un avantage à l'entité Airbus pertinente, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, et a donc constitué une subvention au regard de l'article 1.1 de l'Accord SMC car chaque prêt: a) a été en partie ou en totalité accordé à des conditions de taux d'intérêt inférieures à celles du marché; et b) a été accordé à des conditions de taux d'intérêt qui ne comportaient pas de prime de risque[3600]; et

iv) le prêt accordé à British Aerospace en 1991 pour l'A330/A340, le prêt accordé à CASA en 1990 pour l'A320 et l'A330/A340 (n° 1.4712/ES), le prêt accordé à British Aerospace en 1990 pour l'A330/A340, le prêt accordé au GIE Airbus Industrie en 1990 pour l'A321, le prêt accordé à Bristish Aerospace en 1989 pour l'A320, le prêt accordé à British Aerospace en 1988 pour l'A320 ont chacun conféré un avantage à l'entité Airbus pertinente, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, et ont donc constitué une subvention au regard de l'article 1.1 de l'Accord SMC, car chaque prêt a

[3598] *Voir* le paragraphe 7.801 ci-dessus.
[3599] *Voir* le paragraphe 7.820 ci-dessus.
[3600] *Voir* le paragraphe 7.881 ci-dessus.

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

été accordé à des conditions de taux d'intérêt qui ne comportaient pas de prime de risque.[3601]

7.886 En revanche, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que le prêt accordé par la BEI à EADS en 2002 a également conféré un avantage à EADS du fait que la BEI n'a pas appliqué de commissions pour non-utilisation[3602]; ou que les onze prêts contestés restants ont conféré un avantage du fait que la BEI n'a pas appliqué de commissions d'engagement ni de commissions pour non-utilisation à l'entité Airbus pertinente.[3603]

7.887 Enfin, nous rappelons que nous avons conclu que les États-Unis n'ont pas démontré que la ligne de crédit de 700 millions d'euros accordée à EADS dans le cadre du contrat de prêt de 2002 a conféré un avantage à Airbus et a donc constitué une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.[3604]

7.888 Lorsqu'on constate, pour une ou plusieurs raisons, que chacun des 12 prêts contestés constitue une subvention, il ne s'ensuit pas automatiquement, comme il apparaît que les Communautés européennes le suggèrent[3605], que tous les prêts accordés par la BEI et d'autres institutions de financement multilatérales (comme celles citées par les Communautés européennes – la Banque asiatique de développement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, la Banque interaméricaine de développement et la Société financière internationale) constitueront systématiquement des subventions au sens de l'Accord SMC. La seule façon de savoir dans quelle mesure un prêt quelconque accordé par une ou plusieurs de ces institutions de financement donne lieu à l'octroi d'une subvention est à l'évidence d'examiner les faits particuliers se rapportant au cas de subventionnement allégué. Cependant, nous ne voyons pas très bien si les entités en question pourraient être considérées à bon droit comme "des pouvoirs publics ou {} tout organisme public du ressort territorial d'un Membre" aux fins de l'article 1.1 a) 1). Quoi qu'il en soit, il est important de se rappeler que bien que l'octroi d'une aide financière à des modalités et conditions avantageuses d'un type ou d'un autre semble cadrer parfaitement avec les objectifs et la raison d'être des organisations en question, tous les cas de soutien ne s'accompagnent peut-être pas d'un subventionnement pouvant donner lieu à une action au sens de l'Accord SMC.

7.889 Nous allons maintenant évaluer l'allégation des États-Unis selon laquelle les prêts de la BEI dont nous avons constaté qu'ils étaient des subventions sont "spécifiques" au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

c) Question de savoir si les subventions sous forme de prêts de la BEI sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

i) Introduction

7.890 Les États-Unis font valoir que chacun des prêts contestés accordés à Airbus par la BEI était "spécifique" au sens de l'article 2.1 a) et 2.1 c) de l'Accord SMC, et pouvait donc donner lieu à une action en vertu de la Partie III de l'Accord SMC. Les Communautés européennes rejettent les allégations des États-Unis et estiment qu'au lieu d'"être spécifiques" au sens de ces deux dispositions, les prêts de la BEI étaient en fait "non spécifiques" au sens de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC. Par

[3601] *Voir* le paragraphe 7.881 ci-dessus.
[3602] *Voir* le paragraphe 7.801 ci-dessus.
[3603] *Voir* les paragraphes 7.820 et 7.882 ci-dessus.
[3604] *Voir* le paragraphe 7.884 ci-dessus.
[3605] *Voir* le paragraphe 7.746 ci-dessus.

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

conséquent, elles font valoir que les prêts de la BEI ne peuvent pas être contestés en vertu de la Partie III de l'Accord SMC.

7.891 Ci-après, nous allons examiner et évaluer les arguments des parties qui se rapportent aux prêts de la BEI dont nous avons constaté qu'ils étaient des subventions. Nous allons commencer notre analyse par l'examen de l'affirmation des États-Unis selon laquelle ces prêts sont "spécifiques" aux termes de l'article 2.1 a) et 2.1 c) de l'Accord SMC. Si nous devions constater que les subventions ne sont pas spécifiques au sens de ces dispositions, les États-Unis n'auront pas réussi à établir que ces subventions sont visées par la Partie III de l'Accord SMC et il ne sera donc pas nécessaire d'examiner l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle elles ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2.1 b).

ii) Question de savoir si les prêts accordés à Airbus étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 a)

Arguments des États-Unis

7.892 Les États-Unis soutiennent que chacun des prêts de la BEI qu'ils contestent est spécifique au sens de l'article 2.1 a) parce que les activités de crédit de la BEI sont entièrement "discrétionnaires", les prêts étant négociés individuellement avec chaque emprunteur considéré, et accordés en fonction de critères que la BEI admet être, selon ce qu'ils allèguent, "adaptés en fonction des caractéristiques de chaque projet".[3606] Dans cette mesure, les États-Unis estiment que les prêts contestés de la BEI ne sont pas différents des subventions en cause dans le différend *Japon – DRAM* dont il a été constaté qu'elles étaient spécifiques parce que "spécialement conçues pour la société bénéficiaire" au lieu d'être accordées "à des conditions prédéterminées (qui, par conséquent, n'étaient pas spécialement conçues pour la société bénéficiaire)".[3607]

7.893 En réponse à une question du Groupe spécial qui demandait aux parties de préciser leur point de vue sur la mesure dans laquelle une subvention octroyée selon des modalités et conditions uniques à une entreprise considérée individuellement dans le cadre d'un programme de subventions non spécifiques pourrait être jugée spécifique au sens de l'article 2.1 a)[3608], les États-Unis ont répondu qu'une telle subvention pourrait encore être spécifique au regard de cette disposition, si elle était octroyée à des conditions suffisamment différentes des modalités et conditions applicables aux autres subventions octroyées dans le cadre du même programme de subventions non spécifique. Selon les États-Unis, les modalités et conditions uniques d'une telle subvention pourraient faire qu'elle s'écarte des paramètres du programme général de subventions non spécifique. En pareil cas, les États-Unis font valoir que l'autorité qui octroie la subvention, par les modalités et conditions uniques qui s'y appliquent, "limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention".[3609]

7.894 Les États-Unis font valoir qu'afin d'évaluer si les prêts de la BEI à Airbus ont été accordés selon des modalités et conditions qui étaient suffisamment uniques pour qu'ils ne relèvent pas du programme général de prêts de la BEI, il faudrait que le Groupe spécial examine un échantillon

[3606] États-Unis, PCE, paragraphes 406 et 419, citant la pièce US-166 (EIB, *The Project Cycle at the European Investment Bank*, pages 4 et 5, 12 juillet 2001).

[3607] États-Unis, réponse à la question n° 150 du Groupe spécial, citant le rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphes 7.372 et 7.374.

[3608] Question n° 117 du Groupe spécial ("Quels sont les points de vue des parties sur la mesure dans laquelle une subvention octroyée, par un contrat comportant une ou plusieurs modalités et conditions uniques, à une entreprise considérée individuellement, conformément à un programme de subventions qui ne limite pas explicitement à certaines entreprises la possibilité de bénéficier des subventions, peut être spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC?")

[3609] États-Unis, réponse à la question n° 117 du Groupe spécial; États-Unis, DCE, paragraphe 294.

représentatif des autres prêts de la BEI. Cependant, les États-Unis estiment que les Communautés européennes n'ont pas divulgué ces renseignements – ou tout autre renseignement – qui seraient nécessaires pour déterminer dans quelle mesure les modalités et conditions des prêts de la BEI à Airbus différaient de celles des prêts de la BEI aux autres entreprises. Les États-Unis rappellent que les Communautés européennes n'ont pas communiqué les renseignements demandés au cours du processus visé à l'Annexe V. D'autre part, de l'avis des États-Unis, les modèles de contrats types présentés par les Communautés européennes n'indiquent rien au sujet de la manière dont les conditions essentielles peuvent différer entre les prêts accordés à Airbus et ceux accordés aux autres sociétés. De fait, les États-Unis soutiennent que les modèles de contrats types de la BEI montrent que ce sont précisément les conditions essentielles des contrats de prêts de la BEI – les conditions qui, selon les États-Unis, peuvent faire qu'un prêt confère un avantage et constitue donc une subvention – qui varient d'un contrat à l'autre. En particulier, les États-Unis affirment que les modèles montrent que des éléments tels que **[***]** ne sont pas prédéterminés. Les États-Unis relèvent aussi que d'autres dispositions, telles que celles **[***]**.[3610] Faute de renseignements tirés de contrats réels, les États-Unis font valoir qu'il est impossible de savoir dans quelle mesure les variables indiquées dans le modèle diffèrent entre les prêts accordés à Airbus et ceux qui sont accordés aux autres sociétés.

7.895 Les États-Unis considèrent que le refus des Communautés européennes de communiquer les renseignements qui permettraient au Groupe spécial de comparer les prêts de la BEI accordés à Airbus et ceux accordés aux autres entreprises constitue un cas de non-coopération dans le cadre du processus de collecte de renseignements qui est visé à l'Annexe V de l'Accord SMC. Les États-Unis rappellent que conformément au paragraphe 7 de cette annexe, un groupe spécial devrait tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération d'une partie participant au processus de collecte de renseignements. Ainsi, les États-Unis font valoir que la déduction raisonnable à tirer du manque de coopération allégué des Communautés européennes est que les renseignements manquants confirmeraient que les modalités et conditions des prêts de la BEI accordés à Airbus sont suffisamment différentes de celles des autres prêts de la BEI pour les rendre spécifiques au sens de l'article 2.1 a).[3611]

Arguments des Communautés européennes

7.896 Les Communautés européennes affirment que la BEI est un établissement de crédit d'utilité publique offrant des prêts de caractère général qui ne sont pas limités à une entreprise, une branche de production ou un groupe au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Elles rappellent que le Département du commerce des États-Unis a constaté que les prêts de la BEI n'étaient spécifiques ni *de facto* ni *de jure* au regard de la législation des États-Unis.[3612] Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de tirer la même conclusion dans le cadre de l'Accord SMC.

7.897 Les Communautés européennes expliquent que la BEI accorde des prêts à des sociétés de toutes les tailles, pour des projets qui couvrent tous les secteurs de l'économie et sans aucune discrimination quant à la "nationalité" des emprunteurs. Selon les Communautés européennes, toute société peut prétendre à bénéficier du financement de la BEI du moment qu'elle a une capacité de

[3610] États-Unis, réponse à la question n° 150 du Groupe spécial.
[3611] États-Unis, réponse à la question n° 150 du Groupe spécial.
[3612] CE, PCE, paragraphes 1014 à 1016, citant des passages de la détermination finale du Département du commerce des États-Unis dans l'enquête en matière de droits compensateurs visant l'acier belge, pièces EC-158 et EC-159, et citant la détermination finale du Département du commerce des États-Unis dans l'enquête en matière de droits compensateurs visant certaines pâtes alimentaires en provenance d'Italie (C-475-819).

remboursement suffisante et que le projet considéré contribue à la réalisation de l'un des objectifs stratégiques de la BEI et que ses critères de recevabilité sont remplis.[3613]

7.898 Les Communautés européennes rejettent l'affirmation des États-Unis selon laquelle les prêts de la BEI sont spécialement conçus pour chaque projet pris individuellement de telle façon que cela les rend spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Selon les Communautés européennes, le fait qu'un accord de prêt est négocié avec un emprunteur particulier et limité à celui-ci est une pratique bancaire courante. Les Communautés européennes font valoir que la BEI agit comme n'importe quelle autre banque lorsqu'elle négocie des contrats de prêt individuellement avec différents emprunteurs. Cependant, à la différence des autres banques, les Statuts et les *Lignes directrices en matière d'admissibilité* de la BEI régissent tous les aspects de ses opérations de crédit en définissant les limites financières et administratives de la BEI et celles qui sont liées à sa politique générale, le contexte des accords de financement devant être conclus avec les emprunteurs, les objectifs à la réalisation desquels les projets financés doivent contribuer, la procédure d'évaluation pour chaque demande de prêt, ainsi que la méthode de fixation du taux d'intérêt.[3614] Ainsi, les modalités et conditions des prêts négociés, dont les Communautés européennes font observer qu'elles importent pour constater qu'il y a subventionnement (le taux d'intérêt, la durée, les conditions de remboursement), sont proposées aux emprunteurs en fonction de critères financiers, techniques, méthodologiques et stratégiques neutres et universellement appliqués, sans considération de l'identité ou de la nationalité de l'emprunteur ni de ses besoins de financement, conformément aux conditions normales du marché.[3615]

7.899 Dans la mesure où il existe bel et bien des modalités et conditions uniques dans les prêts de la BEI, les Communautés européennes soutiennent qu'elles ne prouvent pas qu'il y a spécificité. En fait, les Communautés européennes font observer qu'elles résultent de l'application des mêmes principes et critères objectifs aux différents projets et emprunteurs. Par exemple, les Communautés européennes affirment que les différences de taux d'intérêt découlent du fait que chaque taux d'intérêt est fixé conformément à la même méthode appliquée dans le contexte des marchés financiers qui sont en constante évolution.[3616] S'agissant des différences au plan de la durée des prêts, les Communautés européennes expliquent qu'elles découlent de l'application du principe général voulant que la durée maximum du prêt dépende de la durée de vie économique des actifs qui sont financés – un projet d'infrastructures de transport de grande envergure et de longue durée nécessite un financement différent de celui de l'achat de nouveau matériel pour un petit projet environnemental mis en œuvre par une entreprise de taille moyenne.[3617]

7.900 Ainsi, les Communautés européennes font valoir que les prêts contestés de la BEI ne sont pas similaires à la mesure qui a été jugée spécifique dans l'affaire *Japon – DRAM* parce qu'ils ne sont pas spécialement conçus pour chaque emprunteur particulier, mais sont fondés sur des méthodes et des critères d'application générale et fixés d'une manière horizontale qui sont prédéterminés et indépendants de la demande de financement de chaque emprunteur. Les modalités et conditions uniques qui importent, estiment les Communautés européennes, pour constater l'existence d'une subvention (telles que le taux d'intérêt, la durée, les conditions de remboursement) ne s'écartent pas des critères et de la méthode normalisés appliqués à tous les projets de la BEI. Les Communautés

[3613] CE, PCE, paragraphes 1022, 1051 à 1053; CE, DCE, paragraphe 426.
[3614] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 150 du Groupe spécial.
[3615] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 150 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphe 424.
[3616] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 150 du Groupe spécial.
[3617] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 150 du Groupe spécial.

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

européennes affirment que si elles s'en écartaient, cela serait contraire aux Statuts de la BEI, qui, selon ce qu'elles affirment, reposent sur le principe de la non-discrimination entre les emprunteurs.[3618]

Évaluation par le Groupe spécial

7.901 Avant de passer à l'évaluation du fond des allégations des États-Unis, nous jugeons utile de commencer par décrire plus en détail les activités de crédit de la BEI.

Les opérations de crédit de la BEI

7.902 Depuis son établissement en 1957, la BEI a accordé des prêts d'une valeur totale proche de 600 milliards d'euros pour plus de 10 000 projets mis en œuvre dans un large éventail de secteurs économiques.[3619] Les prêts de la BEI ne se limitent pas aux établissements relevant de l'UE. Cependant, le site du projet financé est important car la BEI a pour mission de "contribuer ... au développement équilibré et sans heurts du marché commun dans l'intérêt de la communauté".[3620] Ainsi, les projets financés sont habituellement exécutés sur le territoire des États membres des CE, bien que la BEI ait également financé des projets dans des pays en voie d'accession à l'UE ou dans des États voisins.[3621]

7.903 La BEI accorde deux types de prêts, qualifiés par les Communautés européennes de prêts "individuels" et de prêts "globaux". Selon les Communautés européennes, la "principale (seule)" différence entre les deux est la méthode de remise des fonds de la BEI à l'emprunteur final, les prêts "individuels" étant négociés et versés directement par la BEI, et les prêts "globaux" étant fournis par un intermédiaire financier (une banque) mandaté par la BEI pour octroyer des fonds à des projets répondant aux conditions dictées par la BEI. Habituellement, la BEI accorde des prêts "individuels" uniquement pour des projets dont le coût d'investissement est au moins de 25 millions d'euros. Les projets dont le coût est évalué à un montant inférieur sont financés par des prêts globaux.[3622] Nous notons que tous les prêts contestés par les États-Unis étaient des "prêts individuels".

7.904 Les *Lignes directrices en matière d'admissibilité* de la BEI indiquent que pour pouvoir prétendre à bénéficier d'un prêt, un projet proposé doit contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques de la BEI.[3623] Conformément à son mandat énoncé dans le Traité instituant la CE, la BEI fixe ses objectifs d'une manière qui tient compte des buts et des priorités de l'UE. Une expression des objectifs de la BEI figure dans l'annexe d'une autre publication de la BEI – *Le cycle du projet à la Banque européenne d'investissement* (le "*Document sur le cycle du projet*"):

[3618] CE, DCE, paragraphe 423.

[3619] La pièce EC-163 contient une liste de tous les prêts octroyés par la BEI entre le 1er janvier 1958 et le 31 décembre 2006.

[3620] Article 267, Traité instituant la CE. On trouve aussi des termes semblables dans l'article 20.1 b) des Statuts de la BEI (la BEI "ne peut accorder des prêts ou garantir des emprunts que lorsque l'exécution du projet contribue à l'accroissement de la productivité économique en général et favorise la réalisation du marché commun").

[3621] Statuts de la BEI, article 18.1, pièce EC-158. *Voir aussi* la pièce EC-163. Les États voisins que la BEI a financés sont notamment l'Albanie, l'Algérie, la Bosnie-Herzégovine, l'Égypte, la Serbie-et-Monténégro, la Suisse et la Tunisie. Les Communautés européennes expliquent qu'environ 10 pour cent des crédits de la BEI sont octroyés en dehors des Communautés européennes en vertu de mandats extérieurs. Nous croyons comprendre que cela inclut les prêts accordés à de nombreux États ACP.

[3622] CE, PCE, paragraphe 1047; CE, DCE, paragraphe 475.

[3623] CE, PCE, paragraphe 1025. EIB, *Eligibility Guidelines – Checking Consistency of EIB Operations with EU Objectives*, Projects Directorate, May 2004 (ci-après "*Lignes directrices en matière d'admissibilité*"), pièce EC-161, pages 1, 6, 11, 14, 18, 21, 27, 31 et 34.

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

"PROJETS ADMISSIBLES À UN FINANCEMENT DE LA BANQUE

DANS L'UNION EUROPÉENNE, les projets pouvant prétendre à un concours de la BEI doivent contribuer à un ou plusieurs des objectifs suivants:

Développement économique équilibré de l'Union et de ses régions les moins favorisées;

Enrichissement du capital humain: éducation et santé;

Réseaux de technologies de l'information et de la communication;

Recherche et développement;

Diffusion de l'innovation;

Transports, télécommunications et réseaux trans-européens (RTE);

Environnement: protection et amélioration de l'environnement naturel et urbain, projets ayant un effet positif sur l'environnement régional ou global (développement durable et prévention du changement climatique);

Accroissement de la compétitivité et de l'intégration de l'industrie européenne;

Développement des petites et moyennes entreprises (les financements en capital-risque destinés à soutenir l'innovation dans les PME et l'esprit d'entreprise sont conclus par le Fonds européen d'investissement).

Sécurité des approvisionnements en énergie et maîtrise de l'énergie."[3624]

7.905 Une formulation plus récente des "principaux objectifs opérationnels" de la BEI figure dans les *Lignes directrices en matière d'admissibilité*:

"i) Cohésion économique et sociale de l'UE et développement régional; ii) Mise en œuvre de l'initiative Innovation 2010; iii) Environnement; iv) RTE et autres projets d'intérêt commun; et v) Capital humain".[3625]

7.906 Pour chacun des cinq "principaux objectifs opérationnels" de la BEI, les *Lignes directrices en matière d'admissibilité* définissent plus en détail les divers types de projets qui peuvent correspondre à chaque objectif. Par exemple, l'objectif "Environnement" est décliné en ce qui constitue apparemment cinq sous-objectifs: "Faire face au changement climatique"; "Protéger la nature/la biodiversité et les ressources naturelles"; "Améliorer l'environnement et la santé"; "Promouvoir l'utilisation durable des ressources naturelles; Gestion des déchets"; et "Améliorer l'environnement urbain". Les caractéristiques des types de projets admissibles à un financement de la BEI au titre de chacun de ces sous-objectifs sont davantage précisées à la rubrique "Catégories d'investissement/Indicateurs". En tout, les *Lignes directrices en matière d'admissibilité* définissent 27 sous-objectifs et 95 "Catégories d'investissement/indicateurs".[3626]

[3624] *Le cycle du projet à la Banque européenne d'investissement*, Annexe, page 9, 12 juillet 2001 (ci-après "*Document sur le cycle du projet*"), pièce EC-608.
[3625] EIB, *Eligibility Guidelines*, page 3, pièce EC-161.
[3626] Pièce EC-161, tableaux 1 à 8.

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

7.907 Les opérations de la BEI sont dirigées et gérées par un Conseil des gouverneurs, un Conseil d'administration et un Comité de direction.[3627] Le Conseil des gouverneurs est composé de ministres désignés par les États membres des CE. En plus de définir la politique générale de la BEI en matière de crédit, le Conseil des gouverneurs est chargé, entre autres choses, de nommer les membres du Conseil d'administration et du Comité de direction.[3628] Le Conseil d'administration est composé d'au moins un administrateur désigné par chacun des États membres des CE et un administrateur désigné par la Commission.[3629] Les membres du Conseil d'administration sont des "personnalités offrant toutes garanties d'indépendance" et qui ne sont "responsables qu'envers la banque".[3630] Le Conseil d'administration a compétence exclusive pour décider de l'octroi de crédits[3631] et agit sur la base de propositions établies par le Comité de direction. Le Comité de direction est chargé des affaires courantes de la BEI, y compris d'examiner si les demandes de prêt sont conformes aux dispositions des Statuts[3632], de donner un avis au Conseil d'administration sur les propositions d'octroi de prêts et de préparer les décisions du Conseil d'administration.[3633] Les avis du Comité de direction concernant le point de savoir s'il convient d'octroyer un prêt sont communiqués au Conseil d'administration uniquement après que le projet proposé a été évalué par les experts techniques de la BEI.[3634]

7.908 Telles que nous croyons comprendre les choses, le but de l'évaluation des projets par la BEI est de déterminer dans quelle mesure un projet proposé est économiquement, financièrement et techniquement bien conçu et si l'emprunteur potentiel a la capacité de rembourser l'emprunt envisagé.[3635] Les Communautés européennes font valoir que cela est dû au fait que la BEI est tenue par ses Statuts d'utiliser les fonds d'une manière aussi rationnelle que possible.[3636] La BEI entreprend d'évaluer chaque demande de prêt en appliquant un ensemble de "critères" "types", qui, selon ses explications, sont "adaptés en fonction des caractéristiques de chaque projet".[3637] Outre la vérification de l'admissibilité d'un projet en termes de contribution à la réalisation d'un ou plusieurs objectifs de la BEI, l'évaluation consiste à déterminer la justification et la viabilité économique d'un projet proposé, sa robustesse technique, son impact sur l'environnement ainsi que les risques financiers et de crédit qui vont de pair avec l'octroi du prêt.[3638] L'ensemble complet des critères d'évaluation qui sont appliqués par la BEI est décrit dans le *Document sur le cycle du projet* dans les termes suivants:

[3627] Pièce EC-167, article 9.1.
[3628] Pièce EC-167, article 9.2 à 9.4.
[3629] Statuts de la BEI, article 11.2, pièce EC-158.
[3630] Statuts de la BEI, article 11.2, pièce EC-158.
[3631] Statuts de la BEI, article 11.1, pièce EC-158.
[3632] Statuts de la BEI, article 21.4, pièce EC-158.
[3633] Statuts de la BEI, article 13.3 et 13.4, pièce EC-158.
[3634] CE, PCE, paragraphe 1028. Les Communautés européennes affirment qu'il s'agit habituellement d'économistes, d'ingénieurs, de juristes et d'analystes financiers.
[3635] *The Project Cycle Document*, pièce US-166, pages 4 à 7. Nous croyons comprendre que la BEI procède à sa propre évaluation des projets pour lesquels un financement est sollicité sous la forme de "prêts individuels". Cependant, les éléments de preuve dont nous sommes saisis n'indiquent pas clairement si le même processus d'évaluation est appliqué aux projets individuels pour lesquels un financement est sollicité auprès des intermédiaires qui reçoivent et répercutent les prêts "globaux" de la BEI.
[3636] CE, PCE, paragraphe 1026.
[3637] *The Project Cycle Document*, pièce US-166, page 4.
[3638] *The Project Cycle Document*, pièce US-166, pages 5 et 6. L'application de l'ensemble de "critères" "types" suppose aussi d'examiner le "coût total d'investissement" du projet, sa réalisation, son "exploitation" et les "prix, tarifs et rentabilité financière du projet".

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

"5.1 Motifs du financement de la Banque: éligibilité, valeur-ajoutée du financement:

La contribution du projet aux objectifs de l'Union européenne soutenus par La BEI{} est vérifiée. L'analyse fait également ressortir en quoi l'intervention de la BEI est porteuse de "valeur ajoutée" pour le projet: celle-ci peut apparaître dans les conditions financières proposées dans le rôle actif et "catalytique" de la Banque dans la structuration du plan de financement, ou encore dans l'amélioration de la définition technique du projet.

5.2 Le marché, le secteur:

Cette analyse s'appuie sur les données collectées lors de l'instruction du projet et sur les **études sectorielles** réalisées régulièrement par la Direction des projets. Elle porte sur l'analyse du secteur d'activité et l'établissement d'hypothèses basses et hautes autour des perspectives raisonnables, les qualités du promoteur au regard du projet et la capacité du projet à satisfaire la demande existante.

5.3 Description technique, capacité:

L'analyse de la Banque évaluera la robustesse technique du projet et la capacité du promoteur à mettre en œuvre les choix techniques retenus; elle portera également sur les risques techniques ainsi que sur les mesures prises pour en atténuer les effets.

5.4 Coût d'investissement:

La BEI analyse le coût total d'investissement, la comparaison entre les principaux coûts du projet considéré et ceux d'autres projets comparables, financés par la Banque, le niveau d'imprévus et de hausse des prix adoptés, ainsi que les incidences de la fiscalité sur le projet et le promoteur.

5.5 Réalisation du projet:

Les analyses de la banque porteront sur les points suivants:

– Technique: établissement d'une "description technique" du projet, qui sera **annexée au contrat** et servira de base au futur suivi.

– Passation de marché: respect des procédures en vigueur; pourcentage du coût du projet soumis à concurrence internationale; acceptabilité par la Banque des procédures envisagées.

5.6 Exploitation du projet:

Gestion; mesures prises pour faire face aux risques particuliers; évaluation des coûts d'exploitation; emploi.

5.7 Impact sur l'environnement:

Situation environnementale avec et sans projet; le cas échéant, analyse des études de solutions alternatives; impact du projet sur l'environnement naturel et humain; définition des mesures adaptées pour définir, réduire ou mitiger tous effets négatifs;

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

compatibilité avec la législation environnementale en vigueur ou en projet; existence d'un plan de gestion environnementale et capacité du promoteur à le mettre en œuvre et à le gérer; examen des aspects environnementaux liés à la durée de vie du projet: compatibilité du projet avec les objectifs de développement durable, dont celui de la prévention du changement climatique, souscrits par l'Union européenne.

Pour mener la partie environnementale de son instruction, la Banque s'appuie sur toutes études effectuées par le promoteur ou par des consultants indépendants pour le compte de celui-ci (EIE, EAE, ESI, etc.). La Banque examine les mesures d'atténuation proposées en se réservant le droit de demander de nouvelles études par des consultants externes compétents. **En tout état de cause, la BEI veillera au respect d'une conditionnalité adéquate liée au projet.**

5.8 Prix, tarifs et rentabilité financière du projet:

– Calcul du cash-flow financier prévisionnel en termes réels.

– Le cas échéant, les prévisions et analyses de certains ratios financiers peuvent servir de base à la formulation de conditions appropriées relatives à la politique de tarification.

– Analyse de sensibilité et/ou de risque.

5.9 Intérêt économique du projet:

Justification économique du projet; évaluation de la valeur ajoutée du projet et de la contribution de la Banque en termes économiques; calcul du taux de rentabilité économique du projet; réalisation des estimations sur les coûts-bénéfices externes, tels que la protection de l'environnement, le développement régional, etc.; analyse de sensibilité.

5.10 Analyse financière et du risque de crédit:

La Direction des prêts procède à une **analyse financière détaillée de l'emprunteur**. L'analyse financière porte également sur **le garant**, si l'opération fait l'objet d'une garantie commerciale. Ce type d'analyses peut, bien entendu, être allégé dans le cas d'emprunteurs ayant des relations régulières avec la BEI.

Lorsqu'il s'agit d'emprunteurs publics promoteurs de projets d'infrastructures (régions ou municipalités, par exemple), la nature de l'analyse financière est bien entendu différente, puisqu'elle se base sur des documents de nature budgétaire.

Le Département des risques de crédit porte un regard indépendant sur la **viabilité financière de l'emprunteur et du garant**, avec lequel elle n'entretient pas de relations d'affaires."[3639]

7.909 Selon les États-Unis, le fait que la BEI admet que ses critères d'évaluation sont "adaptés en fonction des caractéristiques de chaque projet" confirme que les prêts qu'elle accorde sont évalués au regard de critères qui sont uniques pour chaque proposition de projet. En revanche, les Communautés

[3639] *The Project Cycle*, pièce US-166, pages 4 et 5 (note de bas de page omise) (caractères gras dans l'original).

européennes soutiennent que les propos de la BEI devraient être compris comme signifiant que celle-ci adapte ses critères d'évaluation généraux "pour tenir compte des spécificités du projet (les "données d'entrée")".[3640] À notre avis, lorsqu'elle est considérée dans son contexte approprié, l'explication de la BEI au sujet de la manière dont elle applique les critères d'évaluation "types" ne revient apparemment pas à admettre qu'elle conduit les évaluations au regard de critères qui sont uniques pour chacun des projets pour lesquels un prêt a été demandé. Le *Document sur le cycle du projet* indique que la BEI examine les propositions de projets au regard du même ensemble de critères d'évaluation généraux, qui "sont tous traités dans le rapport soumis au Conseil d'administration pour décision de financement".[3641] Cependant, étant donné la grande diversité des projets financés par la BEI, il est tout à fait naturel de s'attendre à ce que l'application de ces critères généraux puisse conduire à poser des questions légèrement différentes en fonction de la proposition de projet particulière à l'examen et à y répondre. C'est à ce processus d'application des critères d'évaluation généraux, en tenant compte des caractéristiques particulières du projet à l'examen, que la BEI fait référence, selon nous, lorsqu'elle dit que ses critères d'évaluation "types" sont "adaptés en fonction des caractéristiques de chaque projet".

7.910 Par exemple, le premier des critères d'évaluation "types" de la BEI est décrit comme suit: "Motifs du financement de la Banque: éligibilité, valeur-ajoutée du financement". Comme nous l'avons déjà relevé, le point de départ de l'évaluation d'un projet par la BEI consiste à déterminer son admissibilité au regard de sa contribution à la réalisation de ses principaux objectifs de fonctionnement. À l'évidence, un projet à caractère environnemental sera évalué au regard de la manière dont il correspond aux objectifs environnementaux de la BEI. Il se peut que les autres objectifs de la BEI ne soient pas pertinents. En outre, lors de l'examen des caractéristiques environnementales du projet proposé, il se peut que l'évaluation se fasse au regard d'un ou de plusieurs sous-objectifs environnementaux ou "catégories d'investissement/indicateurs" qui sont répertoriés dans les *Lignes directrices en matière d'admissibilité*.[3642] À notre avis, le fait qu'une partie de l'évaluation de ce projet particulier par la BEI consisterait à déterminer en quoi il correspond étroitement à une ou plusieurs de ses priorités environnementales, sans examiner dans quelle mesure il répond à d'autres objectifs et priorités, ne signifie pas que la BEI applique au projet à l'examen des critères d'évaluation qui sont uniques, limitant ainsi les entités en droit de recevoir le même type de prêt.

7.911 Il est possible d'arriver à une conclusion similaire au sujet des autres critères d'évaluation "types" appliqués par la BEI. Comme ils sont d'une nature générale, ils peuvent ne pas être obligatoirement appliqués de la même manière ou avoir la même pertinence pour toutes les propositions de projet. Cela ne veut pas dire que la BEI applique des critères et normes d'évaluation différents lorsqu'elle détermine s'il convient de financer différents projets. En fait, cela montre que lorsque la BEI applique ses critères d'évaluation généraux, elle le fait en tenant compte des caractéristiques particulières du projet proposé.

7.912 Pour aboutir, il faut qu'une demande de prêt qui obtient un avis favorable du Comité de direction soit approuvée par le Conseil d'administration à la majorité qualifiée. Lorsqu'il examine une demande de financement, le Conseil d'administration doit aussi tenir compte de tout avis rendu par la Commission ou par l'État membre des CE sur le territoire duquel le projet sera exécuté. Dans les cas où l'État membre des CE concerné rend un avis défavorable, le Conseil d'administration ne peut pas accorder le prêt.[3643] De même, dans les cas où un avis défavorable est donné tant par le Comité de

[3640] CE, PCE, paragraphe 1027 et note de bas de page 832.
[3641] *The Project Cycle*, pièce US-166, page 4.
[3642] Ceux-ci sont brièvement exposés au paragraphe 7.906 plus haut.
[3643] Statuts, article 20.6.

direction que par la Commission, le Conseil d'administration ne peut pas accorder le prêt.[3644] Cependant, dans les cas où un avis défavorable est rendu par le Comité de direction ou la Commission, le Conseil d'administration peut malgré tout accorder le prêt, mais uniquement sur la base d'une décision prise à l'unanimité.[3645] Ainsi, en application de sa procédure formelle de prise de décisions, la BEI a la possibilité de décider de ne pas octroyer de prêts à des projets qui satisfont à toutes les prescriptions en matière d'admissibilité et à tous les critères d'évaluation. Nous notons cependant que les Communautés européennes affirment qu'entre 1988 et 2006, le Conseil d'administration a décidé de ne pas accorder de prêt dans deux cas seulement sur plus de 5 000 propositions de prêts soumises par le Comité de direction pour approbation.[3646] Les États-Unis n'ont pas contesté l'affirmation des Communautés européennes.

7.913 Enfin, une fois qu'un prêt est approuvé par le Conseil d'administration, la BEI établit le contrat de financement.[3647] Tel que nous le comprenons, ce processus commence par l'utilisation d'un modèle de contrat type comme base pour l'accord de prêt, qui est ensuite adapté pour tenir compte des caractéristiques de chaque prêt. Les Communautés européennes relèvent que le modèle de contrat type appliqué par la BEI a changé au cours des années "essentiellement pour tenir compte de l'évolution "technique" du droit ou de la pratique de la BEI en matière de crédit".[3648] Elles ont présenté des copies de deux modèles de ce type, établis par la BEI en 1994 et en 2001.[3649] Nous croyons comprendre que les Communautés européennes considèrent que ces deux modèles sont représentatifs des dispositions contractuelles utilisées par la BEI à l'époque des prêts "individuels" octroyés à Airbus qui sont visés par la plainte des États-Unis. Cependant, les éléments de preuve dont nous sommes saisis n'indiquent pas clairement si les mêmes modèles sont également représentatifs des dispositions contractuelles figurant dans les prêts "globaux" de la BEI.[3650]

7.914 Chacun des modèles de contrats se compose d'une introduction (identifiant les parties), d'un préambule et de 12 articles, figurant sur plus de 20 pages et comportant 40 clauses[3651], qui exposent les caractéristiques de procédure et de fond des prêts de la BEI.[3652] Le modèle de 2001 comprend aussi deux annexes.[3653] Dans la plupart des cas, les dispositions figurant dans les modèles sont détaillées, précises et impératives. Cependant, comme le font observer les États-Unis, il existe certaines dispositions dans lesquelles les montants, dates ou valeurs précis ne sont pas spécifiés. C'est vrai en ce qui concerne les clauses qui traitent, par exemple, de **[***]**. En outre, l'inclusion d'une

[3644] Statuts, article 21.7.
[3645] Statuts, article 21.5 et 21.6.
[3646] CE, PCE, paragraphe 1028.
[3647] *The Project Cycle Document*, pièce US-166, page 7.
[3648] CE, réponse à la question n° 85 du Groupe spécial.
[3649] Pièces EC-609 (RCC) et EC-711 (RCC).
[3650] Nous notons que les Communautés européennes n'ont fourni aucun exemplaire des prêts accordés par les intermédiaires de la BEI lorsqu'ils répercutent des prêts "globaux" pour des projets répondant aux conditions requises. Les Communautés européennes n'ont pas non plus fait valoir que les intermédiaires de la BEI accordaient des prêts sur la base des mêmes modèles de contrats que ceux qu'utilise la BEI lorsqu'elle accorde des prêts "individuels".
[3651] Il y a 43 clauses dans les 12 articles contenus dans le modèle de 1994, qui couvrent 24 pages; et 45 clauses dans le modèle de 2001, qui comporte 26 pages.
[3652] Les titres des articles utilisés dans chaque modèle de contrat sont essentiellement les mêmes: Article 1er – "Dispositions relatives au versement"; Article 2 – "Le prêt"; Article 3 – "Intérêts"; Article 4 – "Remboursement"; Article 5 – "Paiements"; Article 6 – "Engagements particuliers"; Article 7 – "Sûretés"; Article 8 – "Informations et visites"; Article 9 – "Charges et frais"; Article 10 – "Exigibilité anticipée du prêt"; Article 11 – "Régime juridique du contrat"; et Article 12 – "Clauses finales".
[3653] Les annexes sont les suivantes: "A" "description technique" – une description technique du projet (qui est laissée en blanc); et "B" "définition de l'EURIBOR et du LIBOR" (une définition textuelle des deux types de taux offerts par la banque).

disposition figurant dans le modèle de 2001, relative au remboursement anticipé obligatoire, dépendra du projet particulier à financer.[3654]

7.915 Dans les cas où les modèles de contrats laissent certaines dispositions ou parties de dispositions non précisées, celles-ci sont finalisées en tenant compte des choix opérés par l'emprunteur et des caractéristiques particulières du projet financé et de la transaction de prêt. Par exemple, tant le modèle de 1994 que celui de 2001 indiquent que les emprunteurs peuvent choisir entre des régimes de taux d'intérêt fixe, variable ou flottant.[3655] Des formules spécifiques décrivent comment les taux d'intérêt allant de pair avec chaque régime devraient être calculés. Quel que soit le choix de l'emprunteur, le même principe est appliqué dans le cadre de chaque formule. Que le taux d'intérêt soit fixe, variable ou flottant, il sera le même que celui qui est offert par la BEI à la date de l'avis de versement pour les prêts devant être accordés en application du même régime de taux d'intérêt, dans la même monnaie, et selon les mêmes conditions de remboursement, y compris l'amortissement et la durée, que le prêt en question. Bien que ce principe soit exprimé en termes légèrement différents dans les dispositions couvrant les trois régimes de taux d'intérêt[3656], son application semblerait garantir que les emprunteurs obtenant des prêts comparables de la BEI au même moment et en application du même régime de taux d'intérêt sont traités de la même manière. Autrement dit, le financement de la BEI est offert aux mêmes conditions de taux d'intérêt pour tous les emprunteurs sollicitant un financement pour des projets comparables au même moment. Ainsi, le fait que des projets comparables financés par la BEI puissent être assujettis à des taux d'intérêt différents peut s'expliquer par des différences dans les conditions sur les marchés financiers pertinents utilisés par la BEI pour financer ses crédits.

7.916 Les emprunteurs se voient aussi offrir la possibilité de choisir entre différentes monnaies pour les prêts. Le modèle de 1994 offrait la possibilité de prêts en francs français, dollars EU et deutsche mark, selon le régime de taux d'intérêt choisi.[3657] Les monnaies proposées dans le modèle de contrat de 2001 étaient soient l'euro, soit une autre monnaie à la disposition de la BEI et négociée sur l'un des principaux marchés financiers.[3658]

7.917 Des indications figurent dans les modèles sur la manière d'établir le calendrier d'amortissement d'un prêt.[3659] Cependant, les périodes précises d'amortissement et la durée du prêt ne

[3654] Pièce EC-609 (RCC), article 4.03.

[3655] Pièces EC-609 (RCC), article 3.01; et EC-711 (RCC), article 3.01 ("Taux fixe", "Taux variable" et "Taux révisable").

[3656] Les différentes formulations sont les suivantes: "pour la TRANCHE à TAUX FIXE, des intérêts à taux fixe calculés au taux annuel applicable, pour chaque monnaie, lors de chacune des NOTIFICATIONS … aux opérations de LA BANQUE présentant, en matière de monnaies versées, de régime d'amortissement et de durée, les mêmes caractéristiques que le versement concerné"; "pour la TRANCHE à TAUX VARIABLE, … Le taux variable, déterminé para LA BANQUE pour chacune des périodes de référence en conformité avec les procédures établies par son Conseil d'Administration relatives aux prêts à taux variable financés sur les ressources de référence, applicable aux opérations de LA BANQUE présentant en matière de monnaies versées, de régime d'amortissement et de durée les mêmes caractéristiques que le versement concerné"; "pour la TRANCHE à TAUX RÉVISABLE … {le} taux annuel applicable pour la monnaie de versement, lors de chacune des NOTIFICATIONS …, aux opérations de LA BANQUE réalisées dans la même monnaie que celle constituant le versement concerné, pour une durée identique à la durée s'étendant entre la date de chaque versement". Pièce EC-711 (RCC), article 3.01. Des termes très semblables figurent aussi dans la pièce EC-609 (RCC).

[3657] Pièce EC-711 (RCC), article 1.03.

[3658] Pièce EC-609 (RCC), article 1.03.

[3659] Le modèle de 1994 précise qu'un calendrier d'amortissement doit être établi sur la base de remboursements annuels constants du capital et des intérêts (dans le cadre d'un régime de taux d'intérêt fixe) et de remboursements annuels du capital en versements égaux (dans le cadre d'un régime de taux d'intérêt variable). Pièce EC-711 (RCC), article 4.01A. Le modèle de 2001 révèle une approche semblable – un

sont pas prescrites.[3660] Enfin, les montants des prêts et les conditions préalables ne sont pas non plus précisés dans les modèles de contrats. S'agissant des premiers, nous notons que le montant des crédits accordés par la BEI ne fait pas l'objet de restrictions ou allocations budgétaires spécifiques pour des prêts ou des objectifs stratégiques distincts. Cependant, conformément à ses Statuts, elle doit veiller à ce que l'encours total des prêts et garanties ne soit à aucun moment supérieur à 250 pour cent de son capital souscrit, et à ce qu'elle ait des réserves suffisantes pour couvrir 10 pour cent de son capital souscrit.[3661] En outre, la BEI applique une politique consistant à n'accorder qu'une partie du financement pour un projet.[3662] Sous réserve de ces limitations, il apparaît que le montant des fonds prêtés par la BEI dépendra des caractéristiques particulières du projet. De même, les conditions préalables appliquées dans tel ou tel accord de prêt donné dépendront des caractéristiques de la transaction de prêt et du projet financé.[3663]

> Question de savoir si les prêts accordés à Airbus sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) parce qu'ils ont été, selon les allégations, négociés individuellement et accordés sur une base discrétionnaire selon des modalités et conditions qui ne sont pas prédéterminées

7.918 Nous allons commencer notre évaluation de l'allégation des États-Unis par l'examen des termes de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, dont la partie pertinente est libellée comme suit:

> "2.1 Pour déterminer si une subvention, telle qu'elle est définie au paragraphe 1 de l'article premier, est spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production (dénommés dans le présent accord "certaines entreprises") relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention, les principes suivants seront d'application:

---

amortissement sur la base de remboursements annuels ou semestriels du capital en versements égaux dans le cadre des régimes de taux d'intérêt fixe, variable ou flottant. Pièce EC-609 (RCC), article 4.01A. Conformément à l'article 2.04 des deux modèles, le calendrier d'amortissement est établi par la BEI et remis à l'emprunteur une fois qu'elle a effectué chaque versement prévu par le contrat.

[3660] Deux possibilités de remboursement sont prévues dans le modèle de 1994 dans le cadre des régimes de taux d'intérêt fixe et variable: i) un remboursement unique, au plus tôt au bout de quatre années, ou au plus tard au bout de dix années; ou ii) des remboursements annuels, le premier remboursement intervenant au bout de cinq ans et le dernier au bout de 15 ans. Pièce EC-711 (RCC), article 4.01. Le modèle de 2001 prévoit que les remboursements peuvent être faits par un versement unique ou par des versements annuels ou semestriels, quel que soit le régime de taux d'intérêt. Pièce EC-609 (RCC), article 4.01. Aucun des deux modèles ne prescrit la durée précise d'un prêt. Les Communautés européennes affirment que la BEI fixe la durée d'un prêt en appliquant "le principe général voulant que la durée maximum du prêt dépende de la durée de vie économique des actifs à financer". CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 150 du Groupe spécial. Cependant, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve à l'appui de leur affirmation, et les conditions prévues dans les modèles ne confirment pas que ce soit ainsi que fonctionne effectivement la BEI.

[3661] Statuts de la BEI, articles 18.5 et 24.1, pièce EC-158.

[3662] Statuts de la BEI, article 18.2 ("L'octroi de prêts est, autant que possible, subordonné à la mise en œuvre d'autres moyens de financement"), pièce EC-158.

[3663] Une condition préalable est une disposition qui exige d'une partie à un contrat qu'elle s'acquitte d'une certaine obligation (qu'elle satisfasse à une condition) avant que l'autre partie au contrat ne soit tenue d'exécuter sa propre obligation contractuelle. Le modèle de 2001 laisse en blanc les conditions préalables. Pièce EC-609 (RCC), article 1.04. Deux conditions préalables sont identifiées dans le modèle de 1994: i) que les documents attestant l'établissement de telle ou telle garantie de prêt exigée dans le cadre d'un prêt soient fournis à la BEI au plus tard au moment de la première demande de versement du financement convenu; et ii) qu'aucune des situations (définies à l'article 10 du contrat) qui obligeraient un emprunteur à faire un remboursement anticipé ne se soit produite. Pièce EC-711 (RCC), article 1.04.

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

> a) Dans les cas où l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention, il y aura spécificité."

7.919 Le principe de la spécificité énoncé à l'article 2.1 a) est axé sur la question de savoir si l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier d'une subvention. Il découle du sens ordinaire du terme "explicit" (exprès, explicite) que ce n'est pas la limitation à certaines entreprises de la possibilité de bénéficier d'une subvention qui la rendra spécifique au sens de l'article 2.1 a), mais seulement une limitation qui "{d}istinctly express{es} all that is meant; leaving nothing merely implied or suggested" (exprime distinctement tout ce qui est signifié; en ne laissant rien de simplement sous-entendu ou suggéré); une limitation qui est "unambiguous" (sans ambiguïté) et "clear" (claire).[3664] Dans le différend *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a fait observer que le concept de spécificité employé à l'article 2.1 de l'Accord SMC avait trait à la question de savoir si une subvention est "assez largement disponible dans toute une économie pour ne pas apporter des avantages à tel ou tel groupe limité de producteurs de certains produits".[3665] Nous pouvons certes souscrire d'une manière générale à ces propos (en particulier dans le contexte des faits en cause dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*), mais nous ajouterons que ce n'est pas seulement une limitation à un "groupe de producteurs de certains produits" qui est spécialement visée par le concept de spécificité. À notre avis, la notion de spécificité suppose aussi de déterminer si une subvention est assez largement disponible dans toute une économie pour ne pas apporter des avantages à "certaines entreprises" selon la définition donnée à l'article 2.1 – à savoir une entreprise ou une branche de production particulière ou un groupe particulier d'entreprises ou de branches de production. Ainsi, une constatation de spécificité au titre de l'article 2.1 a) exige l'établissement de l'existence d'une limitation qui restreint expressément et sans ambiguïté à "certaines entreprises" la possibilité de bénéficier d'une subvention, et a ainsi pour conséquence que cette subvention n'est pas "assez largement disponible dans toute une économie".

7.920 Le premier et principal argument avancé par les États-Unis pour étayer leur allégation selon laquelle les prêts accordés par la BEI à Airbus sont spécifiques, au sens de l'article 2.1 a), découle du point de vue selon lequel la BEI limite expressément la possibilité de bénéficier de ces prêts en les négociant individuellement, et en les accordant sur une base discrétionnaire selon des modalités et conditions qui ne sont pas prédéterminées, mais "adaptées en fonction des caractéristiques de chaque projet". Essentiellement, nous croyons comprendre que les États-Unis font valoir que les prêts de la BEI (y compris ceux octroyés à Airbus) sont tous des transactions de crédit uniques, individualisées et, dans cette mesure, expressément limitées à la partie avec laquelle est conclue la transaction.

7.921 Les États-Unis considèrent que les constatations du Groupe spécial dans l'affaire *Japon – DRAM* viennent à l'appui de leur allégation.[3666] Ce qui était en cause dans ce différend, c'était plusieurs déterminations faites par l'autorité japonaise chargée de l'enquête ("JIA") dans une enquête en matière de droits compensateurs visant certaines restructurations d'Hynix, un fabricant coréen de semi-conducteurs, en vertu de la Loi pour la promotion de la restructuration des entreprises. Les États-Unis relèvent que la Corée avait fait valoir que les subventions accordées au moyen des restructurations n'étaient pas spécifiques parce que "les règles fondamentales qui régissaient les restructurations d'Hynix – telles qu'énoncées dans l'Accord de renégociation puis dans la Loi pour la promotion de la restructuration des entreprises {"CRPA"} – étaient identiques aux règles qui

[3664] *New Shorter Oxford English Dictionary*, volume 1, 1993, page 888.
[3665] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1142.
[3666] États-Unis, réponse à la question n° 150 du Groupe spécial.

régissaient la restructuration d'autres sociétés coréennes".[3667] Cependant, le Groupe spécial a rejeté l'opinion de la Corée, en confirmant la constatation faite par la JIA selon laquelle "la CRPA définissait simplement le cadre formel dans lequel s'inscrivaient les restructurations d'octobre 2001 et de décembre 2002, mais ne définissant pas en réalité les conditions de ces restructurations".[3668] Les États-Unis rappellent qu'après avoir fait cette constatation, le Groupe spécial a exposé ses propres vues sur les cas où, selon lui, une subvention accordée à une société prise individuellement au titre d'un programme de subventions généralement disponible ne serait pas spécifique, en expliquant que pour éviter une constatation de spécificité, il fallait qu'une telle subvention soit accordée "à des conditions prédéterminées (qui par conséquent n'étaient pas spécialement conçues pour la société bénéficiaire)".[3669]

7.922 Les États-Unis affirment qu'à l'instar des restructurations en cause dans l'affaire *Japon – DRAM*, les subventions sous forme de prêts accordées à Airbus ont été octroyées conformément à un "cadre procédural" établi dans des documents tels que les Statuts de la BEI et les *Lignes directrices en matière d'admissibilité*. Selon les États-Unis, ce "cadre procédural" ne fixe pas de "conditions prédéterminées", mais énonce les étapes que la BEI suit lorsqu'elle exerce son pouvoir discrétionnaire d'accorder des prêts. Ainsi, les États-Unis soutiennent que les subventions sous forme de prêts accordées à Airbus par la BEI n'ont pas été accordées "à des conditions prédéterminées (qui par conséquent n'étaient pas spécialement conçues pour la société bénéficiaire)", mais plutôt "adaptées en fonction des caractéristiques de chaque projet".[3670] Comme les mesures de restructuration en cause dans le différend *Japon – DRAM*, les prêts accordés à Airbus sont donc spécifiques.

7.923 Ayant soigneusement examiné et pris en considération les arguments et éléments de preuve présentés par les parties, nous estimons qu'il ne serait pas inexact de qualifier les activités de crédit de la BEI d'activités constituant un programme de financement discrétionnaire, qui comporte l'octroi de prêts à des entités de toutes les nationalités pour des activités contribuant au développement équilibré d'un large éventail de secteurs économiques dans l'ensemble de l'UE, selon des modalités et conditions qui ne sont pas toutes prédéterminées. Cependant, il existe diverses raisons pour lesquelles nous considérons que la conclusion établie par le Groupe spécial dans l'affaire *Japon – DRAM* n'est pas justifiée dans la présente affaire.

7.924 Premièrement, lorsqu'il a exprimé son point de vue sur les circonstances qu'il faut établir pour éviter une détermination selon laquelle une subvention octroyée à une société prise individuellement au titre d'un programme de subventions généralement disponible est spécifique, le Groupe spécial chargé de l'affaire *Japon – DRAM* ne se prononçait pas sur l'interprétation correcte du principe de spécificité énoncé à l'article 2.1 a). Lorsqu'ils sont lus dans leur contexte complet, il est clair que les propos du Groupe spécial montrent la manière dont il estimait que la notion de spécificité devait être comprise dans le cadre de l'article 2.1 dans son ensemble:

> "En règle générale, … si l'autorité chargée de l'enquête devait se focaliser sur une transaction donnée, et que cette transaction découlait d'un programme de soutien généralement offert dont l'exécution normale se traduirait généralement par des contributions financières à des conditions prédéterminées (qui par conséquent n'étaient pas spécialement conçues pour la société bénéficiaire), cette transaction particulière ne deviendrait pas "spécifique" au sens de l'article 2.1 simplement parce qu'elle était conclue pour une société spécifique, à notre avis. Une transaction

[3667] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.364.
[3668] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.372.
[3669] États-Unis, réponse à la question n° 150 du Groupe spécial, citant le rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.374.
[3670] États-Unis, réponse à la question n° 150 du Groupe spécial.

> particulière serait "spécifique", en revanche, si elle résultait d'un programme-cadre dont l'exécution normale 1) ne se traduit pas généralement par des contributions financières, et 2) ne prédétermine pas les conditions auxquelles les contributions financières en résultant pourraient être accordées, mais passe en revanche par a) des décisions délibérées d'accorder ou non la contribution financière (à tel ou tel demandeur), et b) des décisions délibérées pour déterminer comment les conditions de la contribution financière devraient être spécialement conçues pour la société bénéficiaire."[3671]

7.925 Notre qualification des propos du Groupe spécial est étayée par le fait que la plainte de la Corée visant la constatation de spécificité de la JIA était axée sur l'article 2, sans spécifier le ou les paragraphes ou alinéas précis constituant le fondement de son allégation.[3672] En outre, nous notons qu'à la base de l'avis exprimé par le Groupe spécial, il y a le point de vue selon lequel le fait déterminant pour constater qu'une subvention accordée à une société prise individuellement au titre d'un programme de subventions généralement disponible est spécifique sera l'existence du pouvoir discrétionnaire (c'est-à-dire une décision consciente) d'accorder la contribution financière et d'en fixer les modalités et conditions. S'il s'agissait du critère correct pour constater qu'une subvention est spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, cela signifierait que toutes les subventions accordées à certaines entreprises en vertu de l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire seraient *expressément* spécifiques au sens de l'article 2.1 a), quelle que soit la manière dont ce pouvoir discrétionnaire aurait été effectivement exercé. Cependant, il ressort clairement de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC que la manière dont l'autorité qui octroie la subvention exerce le pouvoir discrétionnaire d'accorder des subventions est une considération qui est pertinente pour déterminer si une subvention est *de facto* spécifique. L'article 2.1 c) est libellé comme suit:

> "c) Si, nonobstant toute apparence de non-spécificité résultant de l'application des principes énoncés aux alinéas a) et b), il y a des raisons de croire que la subvention peut en fait être spécifique, d'autres facteurs pourront être pris en considération. Ces facteurs sont les suivants: utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises, utilisation dominante par certaines entreprises, octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés, et manière dont l'autorité qui accorde la subvention a exercé un pouvoir discrétionnaire dans la décision d'accorder une subvention.[3] Dans l'application du présent alinéa, il sera tenu compte de l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention, ainsi que de la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué.
>
> [3] À cet égard, en particulier, il sera tenu compte de renseignements sur la fréquence avec laquelle des demandes concernant une subvention ont été refusées ou approuvées et les raisons de ces décisions."[3673]

7.926 Comme une enquête sur le point de savoir si une subvention est *de facto* spécifique au sens de l'article 2.1 c) devient pertinente lorsqu'il apparaît qu'il y a non-spécificité au regard de l'article 2.1 a),

[3671] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.374 (non souligné dans l'original).

[3672] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.363. Le Groupe spécial a relevé dans le même paragraphe que le Japon avait indiqué l'article 2.1 a) de l'Accord SMC comme fondement juridique de la décision de la JIA relative à la spécificité. Cependant, à aucun moment le Groupe spécial n'a dit que sa constatation confirmant la détermination de la JIA était limitée à cette disposition.

[3673] Non souligné dans l'original.

il s'ensuit que l'existence d'un pouvoir discrétionnaire dans l'octroi d'une subvention et la fixation de ses modalités et conditions ne peut pas être déterminante du point de savoir si elle est spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Par conséquent, nous ne pouvons pas admettre que le principe énoncé par le Groupe spécial dans le différend *Japon – DRAM* vient à l'appui de l'allégation des États-Unis au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, comme le soutiennent ces derniers.

7.927 Deuxièmement, les faits qui sous-tendent la décision du Groupe spécial dans le différend *Japon – DRAM* sont à plusieurs égards importants différents de ceux de la présente affaire. Les mesures de restructuration en cause dans l'affaire *Japon – DRAM* ("nouveaux prêts", "échange de créances contre des participations" et "report d'échéances et réduction des taux d'intérêt"[3674]) ne découlaient pas du fonctionnement normal du programme-cadre (la CRPA) qui, selon ce qu'avait fait valoir la Corée, constituait le fondement juridique de l'intervention. Le Groupe spécial a relevé que l'article premier de la CRPA indiquait que son but était simplement "de faciliter la restructuration ordinaire d'entreprises conformément aux lois du marché, en 1) améliorant la transparence comptable des entreprises et en mettant en place des systèmes permettant aux établissements financiers de gérer efficacement les risques de crédit, tout en 2) prescrivant les dispositions nécessaires pour faciliter une restructuration rapide et ordonnée des entreprises".[3675] C'était un instrument traitant de "questions de forme, telles que l'amélioration de la transparence et la facilitation", dont le fonctionnement normal ne débouchait pas, en règle générale, sur des contributions financières.[3676] En revanche, l'octroi de contributions financières (sous la forme de prêts ou de garanties de prêts) est la raison d'être de la BEI.

7.928 Le Groupe spécial chargé de l'affaire *Japon – DRAM* a également constaté que les éléments de preuve versés au dossier de la JIA indiquaient que les conditions de fond des restructurations en cause dans cette affaire étaient la prérogative des conseils des établissements financiers créanciers, qui étaient mis en place séparément pour chacune des sociétés restructurées. En outre, le Groupe spécial a relevé que la Corée n'avait pas pu faire état d'éléments de preuve versés au dossier indiquant que les conditions des restructurations étaient déterminées par les dispositions de la CRPA en tant que telles. En revanche, le Groupe spécial a fait observer que la Corée avait en fait insisté sur la nature spécifique à la société du processus de restructuration.[3677] En revanche, en l'espèce, nous sommes confrontés à un ensemble de faits très différents. Les prêts de la BEI sont offerts pour quasiment tous les projets qui contribuent à la réalisation d'un ou plusieurs de ses grands objectifs stratégiques. Les activités de crédit de la BEI sont orientées par un cadre opérationnel d'application générale qui définit des disciplines procédurales et aussi, à bien des égards importants, des disciplines de fond claires pour les modalités et conditions de ses prêts. Toutes les propositions de projets sont examinées essentiellement par le même organe, au regard des mêmes critères d'évaluation généraux, et ce sont les mêmes personnes qui décident d'accorder ou non les fonds sollicités. Ainsi, à la différence de la mesure en cause dans le différend *Japon – DRAM*, il n'y a pas d'autorité décisionnaire spéciale établie pour chacun des prêts accordés par la BEI.

7.929 En outre, les modalités et conditions contractuelles, y compris un grand nombre de celles qui ont trait aux droits et obligations de fond, sont dans une large mesure prescrites *ex ante* dans les modèles de contrats types de la BEI. Dans les cas où les dates et les valeurs sont laissées en blanc dans les modèles de contrats, les méthodes sont dans certains cas décrites pour établir le ou les chiffres pertinents, ou bien d'autres indications générales sont données afin de finaliser les clauses pertinentes. Par exemple, les conditions relatives au taux d'intérêt sont déterminées par l'application de la même formule pour chaque régime de taux d'intérêt, quel que soit le demandeur.[3678] Les mêmes

[3674] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.55.
[3675] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.372.
[3676] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.372.
[3677] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.372 et note de bas de page 564.
[3678] Exposées au paragraphe 7.914 ci-dessus.

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

options concernant la monnaie dans laquelle le prêt sera établi sont offertes; et des indications générales sont données sur les conditions de remboursement.[3679] Bien qu'ils soient soumis à un certain pouvoir discrétionnaire, les prêts de la BEI sont, à notre avis, des contributions financières d'un type nettement différent des mesures de restructuration ponctuelles et à la conception unique en cause dans le différend *Japon – DRAM*.

7.930 Enfin, contrairement à la situation dans l'affaire *Japon – DRAM*, dans laquelle le Groupe spécial a constaté que la détermination de la JIA reposait, en partie, sur une conclusion factuelle intermédiaire selon laquelle les pouvoirs publics coréens avaient la volonté politique de sauver de la faillite une seule société, Hynix[3680], nous ne sommes saisis d'aucun élément de preuve donnant à penser que les prêts en cause ont été accordés en raison d'une quelconque volonté de fournir ce type d'aide uniquement à Airbus.

7.931 Nous rappelons que le principe de spécificité énoncé à l'article 2.1 a) est axé sur la question de savoir si l'autorité qui accorde la subvention "limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention". Comme nous l'avons déjà relevé, il découle du sens ordinaire du terme "explicit" (exprès, explicite) que ce n'est pas n'importe quelle limitation de la possibilité de bénéficier d'une subvention qui la rendra spécifique au sens de l'article 2.1 a), mais une limitation qui "{d}istinctly express{es} all that is meant; leaving nothing merely implied or suggested" (exprime distinctement tout ce qui est signifié; en ne laissant rien de simplement sous-entendu ou suggéré); une limitation qui est "unambiguous" (sans ambiguïté) et "clear" (claire).[3681] Nous avons constaté plus haut que le fonctionnement normal du programme de prêts de la BEI comportait l'octroi de prêts, avec un certain degré de pouvoir discrétionnaire, à des entités de toutes les nationalités, selon des modalités et conditions qui, à divers degrés, correspondent aux caractéristiques particulières du projet financé et de la transaction de financement, pour des activités contribuant au développement d'un large éventail de secteurs économiques dans l'ensemble de l'UE. On pourrait faire valoir que les objectifs de la BEI en matière de crédit, bien qu'ils soient très larges, établissent effectivement une limitation *expresse* de ses activités de crédit, mais nous ne considérons pas qu'ils entraînent une limitation à "*certaines entreprises*" de la possibilité de bénéficier de ses prêts. À notre avis, le large éventail de secteurs économiques couverts par les objectifs exprès de la BEI en matière de crédit signifie que ses activités sont expressément censées procurer des avantages aux bénéficiaires bien au-delà d'une entreprise ou d'une branche de production particulière ou d'un groupe d'entreprises ou de branches de production particulier. En outre, le fait que les prêts accordés par la BEI à Airbus (et à d'autres entités emprunteuses) peuvent comporter une ou plusieurs modalités et conditions qui ne sont pas exactement les mêmes n'a pas pour conséquence que la possibilité de bénéficier de ces prêts se trouve expressément limitée à certains bénéficiaires. En effet, le fonctionnement normal du programme de prêts de la BEI ne fixe aucune limitation expresse à la possibilité de bénéficier du même éventuel financement pour n'importe quel autre bénéficiaire ayant les mêmes besoins de financement pour un projet comparable. Ainsi, contrairement à ce qu'ont fait valoir les États-Unis, le fait que les prêts sous forme de subventions accordés à Airbus ont été négociés individuellement entre la BEI et Airbus, et accordés selon des modalités et conditions qui n'étaient pas toujours identiques à celles d'autres prêts accordés par la BEI, ne veut pas dire qu'ils étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Sans perdre de vue que le concept de spécificité énoncé à l'article 2.1 de l'Accord SMC a trait à la question de savoir si une subvention est assez largement disponible dans toute une économie pour ne pas apporter des avantages à "certaines entreprises", nous estimons qu'il n'y a pas, en principe, de limitation expresse, "sans ambiguïté" et "claire" à "certaines entreprises" des possibilités de bénéficier des prêts de la BEI. Par conséquent, nous rejetons l'allégation des États-Unis selon laquelle les prêts accordés par la BEI à Airbus sont

[3679] Exposées au paragraphe 7.935 ci-dessus.
[3680] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.373.
[3681] *New Shorter Oxford English Dictionary*, volume 1, 1993, page 888.

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

spécifiques, au sens de l'article 2.1 a), parce que les activités de crédit de la BEI sont discrétionnaires et ont pour conséquence que les prêts sont négociés individuellement et accordés selon des modalités et conditions qui ne sont pas entièrement prédéterminées.

> Question de savoir si les prêts accordés à Airbus sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) parce que, d'après les allégations, ils ont été accordés selon des modalités et conditions qui les placent en dehors des paramètres du programme de prêts de la BEI

7.932 Les États-Unis avancent une seconde série d'arguments à l'appui de leur affirmation selon laquelle les prêts accordés à Airbus par la BEI sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a). En particulier, ils font valoir que ces prêts pourraient être jugés spécifiques au sens de l'article 2.1 a) s'ils étaient accordés selon des modalités et conditions suffisamment différentes de celles des prêts accordés à d'autres bénéficiaires au titre du même programme. Cependant, en raison du fait allégué que les Communautés européennes n'ont pas fourni les renseignements demandés sur les activités de crédit de la BEI au cours du processus visé à l'Annexe V, les États-Unis considèrent que le Groupe spécial ne dispose pas de renseignements suffisants pour procéder à une comparaison correcte des modalités et conditions des prêts accordés par la BEI à Airbus et des prêts accordés aux autres bénéficiaires. Les États-Unis estiment que le fait que les Communautés européennes n'ont pas communiqué les renseignements demandés est un cas de non-coopération et, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, invitent le Groupe spécial à tirer la déduction défavorable que, si ces renseignements avaient été disponibles, ils auraient confirmé leurs allégations.[3682]

7.933 L'argumentation des États-Unis est essentiellement axée sur les éventuelles différences dans les modalités et conditions attachées aux prêts accordés à Airbus par rapport aux prêts accordés aux autres bénéficiaires. Comme nous l'avons fait observer auparavant, bien que les prêts de la BEI soient généralement structurés de manière à refléter les modalités et conditions figurant dans les modèles de contrats types de la BEI, les modalités et conditions des prêts ne sont pas toutes identiques. Habituellement, le contenu final de plusieurs dispositions dépendra des caractéristiques particulières du projet proposé et de la transaction de financement.[3683] Il peut très bien y avoir d'autres raisons expliquant les différences dans les modalités et conditions, y compris, par exemple, des motifs plus étroitement liés à l'exercice par la BEI du pouvoir discrétionnaire d'accorder des prêts et d'évaluer les besoins de financement particuliers de tel ou tel projet. Cependant, ayant comparé les modalités et conditions des prêts accordés par la BEI à Airbus à celles des modèles de contrats types, il nous apparaît clairement que les modalités et conditions des prêts en cause suivent étroitement celles qui figurent dans les modèles de contrats types. Ainsi, en l'absence de toute allégation de la part des États-Unis selon laquelle la BEI n'utilise pas ses modèles de contrats types lorsqu'elle fixe les modalités et conditions de tous ses prêts, il s'ensuit que les prêts accordés à Airbus ne l'ont pas été selon des modalités et conditions échappant aux paramètres généraux du programme de prêts global de la BEI.

7.934 Néanmoins, même à supposer pour les besoins de l'argumentation que les subventions sous forme de prêts accordés à Airbus ont été, comme le laissent entendre les États-Unis, accordées selon des modalités et conditions échappant aux paramètres du programme de prêts de la BEI, à notre avis, cela ne les rendrait pas spécifiques au sens de l'article 2.1 a). En effet, sur la base des faits dont nous sommes saisis, les différences dans les modalités et conditions contractuelles offertes à Airbus par rapport aux autres bénéficiaires n'apporteraient pas la preuve de l'existence d'une limitation expresse, sans ambiguïté et claire de la possibilité de bénéficier de ces subventions, mais seulement de la

[3682] *Voir* les paragraphes 7.893 à 7.895 ci-dessus.
[3683] *Voir* les paragraphes 7.913 à 7.917 ci-dessus.

décision de la BEI d'exercer son pouvoir discrétionnaire d'accorder les prêts à Airbus selon ces modalités et conditions particulières.

7.935 Nous rappelons que la manière dont une autorité accordant des subventions exerce son pouvoir discrétionnaire d'accorder une subvention constitue une considération pertinente lorsqu'on examine si une subvention est *en fait* spécifique au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. Ainsi, le fait que l'autorité peut avoir exercé son pouvoir discrétionnaire d'accorder une subvention au titre d'un programme de subventions généralement disponible selon des modalités et conditions qui sont plus favorables que celles attachées à toutes les autres subventions accordées au titre du même programme peut suffire à démontrer qu'elle a, *en fait*, limité à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention au sens de l'article 2.1 c). Cependant, nous ne pensons pas que cette ligne de conduite apporte la preuve qu'elle a expressément limité la possibilité de bénéficier de la subvention au sens de l'article 2.1 a).[3684] Nous rejetons donc l'allégation des États-Unis selon laquelle les prêts accordés à Airbus par la BEI étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce que, d'après les allégations, ils ont été accordés selon des modalités et conditions qui échappent aux paramètres du programme de prêts global de la BEI.

iii) Question de savoir si les prêts accordés à Airbus étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 c)

Arguments des États-Unis

7.936 Les États-Unis allèguent que les prêts accordés par la BEI à Airbus sont spécifiques, au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC, parce qu'ils mobilisent des montants de financement qui, selon les allégations, sont "disproportionnés" et parce qu'ils considèrent qu'Airbus était l'"utilisateur dominant" du programme de subventions de la BEI.[3685]

7.937 Selon les États-Unis, pour déterminer si le montant d'une subvention est "disproportionné" aux fins de l'article 2.1 c), il est tout d'abord nécessaire d'établir une "valeur de référence" au regard de laquelle on mesurera le caractère disproportionné.[3686] Les États-Unis estiment que l'identification d'une valeur de référence pertinente est un exercice qui dépend des données factuelles. À leur avis, une telle valeur de référence doit, avant tout, refléter la manière dont l'autorité qui accorde la subvention classe ses activités de subventionnement.[3687] Quand les subventions sont accordées au titre d'un programme de subventions particulier, le programme peut servir de valeur de référence appropriée. Cependant, lorsqu'il n'existe pas de programme de subventions de ce type, les États-Unis font valoir que les autres façons dont l'autorité qui accorde la subvention classe sa prestation de subventions devraient être examinées, y compris toute catégorisation pertinente des activités de subventionnement en fonction des objectifs.[3688]

7.938 Les États-Unis considèrent qu'une valeur de référence appropriée doit aussi tenir compte de l'élément temporel mentionné dans la dernière phrase de l'article 2.1 c), à savoir "la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué". Ils expliquent que le fait de prendre en compte ce dernier élément temporel ne signifie pas que l'on doive comparer le montant de la subvention en

[3684] Les États-Unis ont avancé une allégation selon laquelle les prêts accordés à Airbus sont spécifiques au sens de l'article 2.1 c), mais ils n'ont pas fait valoir que la raison de la spécificité *de facto* alléguée est l'existence de différences dans les modalités et conditions attachées aux prêts accordés à Airbus par rapport aux prêts accordés aux autres bénéficiaires. Les États-Unis ont avancé cet argument uniquement dans le contexte de leur allégation au titre de l'article 2.1 a). États-Unis, réponse à la question n° 150 du Groupe spécial.

[3685] États-Unis, PCE, paragraphes 405 et 420; États-Unis, réponses aux questions n° 13, 14 et 151 du Groupe spécial.

[3686] États-Unis, réponse à la question n° 119 du Groupe spécial.

[3687] États-Unis, réponses aux questions n° 13 et 119 du Groupe spécial.

[3688] États-Unis, réponses aux questions n° 119, 151 et 218 du Groupe spécial.

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

cause à toutes les subventions accordées durant toute la durée de vie d'un programme de subventions. Selon les États-Unis, une telle position ferait abstraction des changements substantiels qui interviennent dans une économie sur une période de plusieurs décennies. Elle ne tiendrait pas compte du fait que les technologies évoluent, certains secteurs déclinent, de nouveaux secteurs font leur apparition, et les priorités des pouvoirs publics évoluent. Des subventions destinées à certaines entreprises dans un secteur émergent pourraient ne pas apparaître disproportionnées ou par ailleurs spécifiques lorsqu'elles sont comparées à un ensemble extrêmement large qui inclut les subventions accordées à des entreprises dans des secteurs qui ne jouent pas un rôle aussi important dans l'économie d'aujourd'hui que celui qu'ils jouaient il y a 50 ans. Cependant, les États-Unis font valoir que, si on les considère dans le contexte de l'économie actuelle, les mêmes subventions peuvent tout à fait sembler disproportionnées ou par ailleurs spécifiques.[3689] Ainsi, quand un programme de subventions a été appliqué sur une durée relativement longue, les États-Unis soutiennent que prendre en compte la durée du programme de subventions signifie identifier une période plus courte pour l'analyse qui permettra d'obtenir une évaluation plus judicieuse du caractère disproportionné qu'une évaluation de toutes les subventions accordées durant toute la durée de vie du programme.[3690] Si tel n'était pas le cas, les États-Unis font valoir que des subventions accordées au titre de programmes appliqués sur de longues périodes pourraient échapper aux disciplines de l'Accord SMC même si elles peuvent avoir été disproportionnées par rapport aux autres subventions accordées au cours des mêmes périodes distinctes.[3691]

7.939 Les États-Unis estiment qu'une fois qu'on a identifié une valeur de référence appropriée, le montant de la subvention en cause doit être comparé aux subventions accordées aux autres entreprises comprises dans la valeur de référence à l'examen. Le montant de la subvention ne sera pas "disproportionné" quand "la relation entre la subvention accordée à certaines entreprises ... et les subventions accordées à toutes les entreprises du groupe de référence est comparable à la relation entre ces certaines entreprises et toutes les entreprises du groupe (mesurée par des indicateurs qui sont appropriés compte tenu des circonstances, qui pourraient inclure la production économique, l'emploi ou d'autres indicateurs)".[3692] Autrement dit, les États-Unis estiment que "la subvention accordée à certaines entreprises constitue une part appropriée de la valeur de référence pertinente si sa relation vis-à-vis de la valeur de référence correspond à la relation de certaines entreprises vis-à-vis de la totalité du groupe d'entreprises comprises dans la valeur de référence à l'examen".[3693]

Le prêt accordé à EADS en 2002

7.940 Les États-Unis estiment que la valeur de référence pertinente pour le prêt accordé à EADS par la BEI en 2002 est constituée de l'ensemble des crédits accordés par la BEI au titre de l'objectif recherche et développement de l'"initiative Innovation 2000" ("i2i"), parce que c'était au titre de cet objectif de ce programme de prêts allégué que la BEI avait accordé la ligne de crédit de 700 millions d'euros à EADS.

7.941 Les États-Unis font valoir que le sens ordinaire du terme "programme" suppose que l'existence d'un programme de subventions peut être constatée lorsqu'il y a des facteurs indiquant qu'une série de subventions est circonscrite d'une façon qui les distingue en tant que série de subventions planifiée. Les États-Unis considèrent que ces facteurs pourraient inclure: i) le fait que l'autorité qui accorde la subvention qualifie une série de subventions de programme; ii) un ensemble

[3689] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 183 du Groupe spécial.
[3690] États-Unis, réponses aux questions n° 13, 119, 151 et 218 du Groupe spécial.
[3691] États-Unis, réponse à la question n° 13 du Groupe spécial; États-Unis, PDONC, paragraphe 101; États-Unis, DDONC, paragraphe 129.
[3692] États-Unis, réponse à la question n° 119 du Groupe spécial.
[3693] États-Unis, réponse à la question n° 119 du Groupe spécial.

commun d'objectifs; et iii) un financement spécifique.[3694] Selon les États-Unis, divers éléments de preuve confirment que tous ces facteurs sont présents dans les crédits accordés par la BEI au titre de l'i2i.[3695] Par exemple, les États-Unis notent que la BEI a expressément qualifié l'i2i de "programme spécifique de prêts à hauteur de 12 à 15 milliards d'euros" et que, au début de 2003, elle a déclaré qu'elle "avait pleinement atteint ses objectifs au titre de l'i2i" lorsqu'elle avait consacré 14,4 milliards d'euros à des prêts à la fin de 2002.[3696]

7.942 Les États-Unis font valoir que le fait qu'ils se polarisent sur les prêts au titre de la recherche et développement dans le cadre de l'i2i est cohérent par rapport à la façon dont la BEI a analysé ses propres activités. Ils relèvent que la BEI a dit de ses prêts dans le cadre de l'i2i qu'ils étaient accordés conformément à l'un de cinq "secteurs économiques": "développement des PME et de l'esprit d'entreprise"; "diffusion de l'innovation"; "recherche et développement"; "réseaux de technologies de l'information et de la communication"; et "enrichissement du capital humain".[3697] En outre, les États-Unis affirment que la BEI expose ses activités de crédit pour chaque secteur dans ses rapports d'activité annuels. Ainsi, ils observent que dans le rapport d'activité pour 2002, la BEI a expliqué qu'en "2002, 2,1 milliards {d'euros} ont été investis par la BEI dans 15 projets de R&D menés dans six pays de l'Union et pour un projet de coopération internationale paneuropéen partiellement localisé en Suisse ...".[3698]

7.943 D'un point de vue temporel, les États-Unis considèrent que la valeur de référence pertinente pour le prêt accordé à EADS en 2002 ne devrait pas être fixée, comme le soutiennent les Communautés européennes, de manière à correspondre à la période sur laquelle la BEI a mené toutes ses activités de crédit (c'est-à-dire depuis son établissement en 1957). De l'avis des États-Unis, une période plus significative pour la valeur de référence serait soit l'année où le prêt a été accordé à EADS (2002), soit les années allant de 2000 à 2003, qui couvrent la période durant laquelle le programme i2i allégué était mis en œuvre.[3699]

7.944 Les États-Unis affirment que la ligne de crédit de 700 millions d'euros représentait un tiers des prêts de la BEI pour les besoins de recherche et développement au titre de l'i2i en 2002, et 18 pour cent de ses prêts pour la recherche et développement au titre de l'i2i depuis 2000 jusqu'à la fin de 2002.[3700] Les États-Unis font valoir que ces faits revêtent une importance particulière compte tenu du degré élevé de diversification économique dans les Communautés européennes, en appuyant la conclusion selon laquelle le prêt accordé à EADS en 2002 est spécifique au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[3701] En outre, ils allèguent que la ligne de crédit accordée à EADS était la plus importante jamais accordée à une société dans le cadre du programme i2i allégué pris dans son

---

[3694] États-Unis, réponse à la question n° 218 du Groupe spécial.

[3695] États-Unis, réponses aux questions n° 14, 151 et 218 du Groupe spécial.

[3696] États-Unis, réponses aux questions n° 14 et 218 du Groupe spécial, faisant référence à European Investment Bank, Annual Press Conference 2003, Background Note No. 1: Innovation and Knowledge-Based Economy, page 1, pièce US-164.

[3697] États-Unis, réponses aux questions n° 14 et 218 du Groupe spécial, la dernière faisant référence à *The Innovation 2000 Initiative, Actively promoting a European economy based on knowledge and innovation*, European Investment Bank, pages 2 et 3, pièce US-154.

[3698] États-Unis, réponse à la question n° 14 du Groupe spécial, faisant référence à The EIB Group, Activity Report 2002, page 14, pièce US-165.

[3699] États-Unis, PCE, paragraphe 405; États-Unis, réponses aux questions n° 13 et 14 du Groupe spécial.

[3700] États-Unis, PCE, paragraphe 405, faisant référence à la pièce US-164, page 2, et à EIB Group, Activity Report 2002, page 14, pièce US-165; États-Unis, réponse à la question n° 14 du Groupe spécial.

[3701] États-Unis, PCE, paragraphe 405; États-Unis, réponses aux questions n° 13, 14 et 119 du Groupe spécial.

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

ensemble[3702], sur la période allant de 2000 à 2003, voire entre 2000 et 2006.[3703] Ainsi, les États-Unis estiment également qu'EADS était l'utilisateur dominant du programme de subventions i2i allégué, ce qui rendait donc le prêt de la BEI spécifique au sens de l'article 2.1 c) pour cette raison également.[3704]

Les prêts accordés à Airbus entre 1988 et 1993

7.945 En ce qui concerne les autres prêts accordés par la BEI à Airbus entre 1988 et 1993, les États-Unis relèvent qu'au cours de la période pertinente, la BEI a classé ses activités de prêt par secteurs économiques et objectifs en matière de crédit. Les deux grands secteurs économiques utilisés étaient: 1) "énergie et infrastructure", qui couvrait principalement des secteurs publics gérés par l'État comme le pétrole, l'électricité, les chemins de fer, les routes, les télécommunications, l'eau et les services d'assainissement; et 2) "industrie, agriculture, services", qui comprend, entre autres, le secteur "construction de matériel de transport" (le secteur dont relève l'ingénierie aéronautique). Il y avait huit objectifs différents en matière de crédit, les prêts accordés à Airbus relevant de l'objectif "compétitivité internationale et intégration européenne des grandes entreprises". Au vu de la description que la BEI fait elle-même de ses activités, les États-Unis font valoir que les valeurs de référence appropriées pour les prêts accordés de 1988 à 1993 pourraient être les prêts accordés par la BEI au secteur "industrie, agriculture, services" ainsi que ses prêts au titre de l'objectif "compétitivité internationale et intégration européenne des grandes entreprises".[3705] Pour ce qui est de la durée appropriée pour la valeur de référence, les États-Unis estiment qu'on pourrait utiliser la période allant de 1988 à 1993, couvrant les cinq années durant lesquelles les prêts pertinents ont été accordés à Airbus.[3706]

7.946 Les États-Unis affirment que, durant la période allant de 1988 à 1993, Airbus a reçu approximativement 10 pour cent de tous les prêts accordés par la BEI au secteur "industrie, agriculture, services" et approximativement 20 pour cent des prêts au titre de l'objectif en matière de crédit "compétitivité internationale et intégration européenne des grandes entreprises".[3707] En outre, les États-Unis notent que sur ces mêmes cinq années, Airbus était le plus gros bénéficiaire privé des prêts individuels de la BEI; que parmi les entreprises privées, les prêts accordés à Airbus par la BEI étaient de 44 pour cent plus substantiels que ceux qui étaient accordés au deuxième bénéficiaire par ordre d'importance; et que le 1,06 milliard d'euros en prêts accordés à Airbus était plus que les prêts accordés par la BEI à n'importe quel secteur industriel, à l'exception de l'industrie chimique et des autres matériels de transport.[3708] Sur cette base, les États-Unis concluent que les prêts accordés à Airbus par la BEI entre 1988 et 1993 étaient "disproportionnés", au sens de l'article 2.1 c) et donc *de facto* spécifiques.

[3702] États-Unis, PCE, paragraphe 405; États-Unis, réponse à la question n° 14 du Groupe spécial, faisant référence à la pièce US-474.

[3703] États-Unis, réponse à la question n° 151 du Groupe spécial, note de bas de page 156.

[3704] États-Unis, réponse à la question n° 218 du Groupe spécial.

[3705] États-Unis, réponse à la question n° 15 du Groupe spécial.

[3706] États-Unis, PCE, paragraphe 420; États-Unis, réponses aux questions n° 13 et 15 du Groupe spécial.

[3707] États-Unis, PCE, paragraphe 420, faisant référence à EIB, Annual Report 1988, Tbl. 24, pièce US-176; EIB, Annual Report 1989, Tbl. E, pièce US-177; EIB Annual Report 1990, Tbl. E, pièce US-178; EIB, Annual Report 1991, Tbl. E, pièce US-179; EIB, Annual Report 1992, Tbl. E, pièce US-180; et EIB, Annual Report 1993, Tbl. E, pièce US-181.

[3708] États-Unis, PCE, paragraphe 420; États-Unis, réponses aux questions n° 13, 15 et 119 du Groupe spécial.

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

Arguments des Communautés européennes

7.947 Les Communautés européennes rejettent les allégations des États-Unis et font valoir que les prêts de la BEI n'étaient pas "disproportionnés", et n'étaient donc pas *de facto* spécifiques, au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.

7.948 Les Communautés européennes estiment que pour déterminer si les montants des prêts contestés qui ont été accordés étaient disproportionnés aux fins de l'article 2.1 c), il est nécessaire d'identifier l'univers de financement approprié auquel ils puissent être comparés. Les Communautés européennes font valoir que les deux solutions possibles avancées par les États-Unis – les objectifs stratégiques de la BEI ou les secteurs économiques soutenus par la BEI – ne constituent pas réellement des univers de financement distincts à cette fin.[3709] Selon les Communautés européennes, l'univers de financement approprié qui devrait être utilisé pour déterminer si les prêts de la BEI mobilisaient des montants disproportionnés est l'ensemble des prêts accordés par la BEI (c'est-à-dire tous les prêts "individuels" et "globaux") depuis 1957. Lorsqu'on procède ainsi, les Communautés européennes font valoir qu'il apparaît clairement que les prêts de la BEI en cause ne mobilisent pas des montants disproportionnés. En outre, les Communautés européennes estiment que le même résultat reste valable même lorsqu'on examine les prêts pertinents en appliquant des cadres analytiques différents faisant intervenir un univers de financement plus petit.

Le prêt accordé à EADS en 2002

7.949 Les Communautés européennes estiment que les activités de crédit de la BEI au titre de l'i2i ne constituent pas un programme de subventions et ne peuvent donc pas être utilisées comme valeur de référence appropriée pour procéder à une analyse du caractère disproportionné. Elles affirment que les États-Unis ont interprété à tort les faits relatifs à l'i2i, faisant valoir que cette initiative n'est pas tant un programme de subventions qu'une simple manifestation de l'un des objectifs du programme de prêts global de la BEI.[3710] Elles expliquent que l'i2i a été lancée pour donner une expression concrète à la Stratégie de Lisbonne formulée par le Conseil européen en 2000, une stratégie dont l'objectif est de faire de l'Europe l'économie fondée sur le savoir la plus compétitive et dynamique du monde pour 2010 au plus tard.[3711] Selon les Communautés européennes, l'i2i a été établie pour regrouper sous une seule dénomination les divers éléments des objectifs stratégiques de la BEI qui étaient déjà en place et contribuaient à la réalisation de la Stratégie de Lisbonne afin de démontrer la participation de la BEI. Ainsi, les Communautés européennes font valoir que l'i2i est "essentiellement une initiative succédant {aux} objectif{s} {de la BEI} "compétitivité industrielle" et "technologie avancée""[3712], l'objectif "compétitivité industrielle" étant formellement remplacé par l'i2i en tant que critère d'admissibilité de la BEI distinct en 2003.[3713]

7.950 Les Communautés européennes affirment que la BEI n'affecte pas de réserve d'argent à ses activités de crédit au titre de l'un quelconque de ses objectifs stratégiques pris individuellement. En ce qui concerne la somme de 12 à 15 milliards d'euros qui, selon ce que font valoir les États-Unis, a été affectée à l'i2i, les Communautés européennes expliquent que ce chiffre correspond à un objectif en matière de crédit fondé sur l'évaluation faite par la BEI de l'éventuelle contribution qu'elle pouvait faire à la Stratégie de Lisbonne sur une période initiale de trois ans sur la base de son expérience dans les secteurs considérés.[3714] Les Communautés européennes affirment que tant que la BEI respecte

[3709] CE, PCE, paragraphe 1034; CE, réponse à la question n° 182 du Groupe spécial.
[3710] CE, DCE, paragraphe 437.
[3711] CE, DCE, paragraphes 445 à 449.
[3712] CE, PCE, paragraphe 1040; CE, DCE, paragraphe 447.
[3713] CE, DCE, paragraphe 459.
[3714] CE, DCE, paragraphe 449.

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

l'obligation figurant dans ses Statuts de veiller à ce que le total de l'encours des prêts et garanties ne soit à aucun moment supérieur à 250 pour cent de son capital souscrit, elle peut se tourner vers les marchés de capitaux pour accroître ses activités de crédit. Ainsi, les Communautés européennes soutiennent qu'il n'y a aucun plafond financier pour l'un quelconque des objectifs de la BEI et qu'aucune demande de prêt n'est rejetée pour de tels motifs.[3715] À cet égard, les Communautés européennes indiquent qu'à la date d'avril 2003, le groupe BEI avait effectivement prêté presque 17 milliards d'euros au titre de l'i2i, plus que les 15 milliards d'euros qui avaient constitué l'objectif initial.[3716]

7.951 Les Communautés européennes rappellent que la BEI accorde des prêts qui répondent habituellement à plusieurs objectifs en même temps. Par exemple, elles font observer que le prêt accordé à EADS en 2002, à l'instar de plusieurs autres prêts pour la recherche et développement octroyés au titre de l'i2i, satisfaisait à plusieurs objectifs stratégiques de la BEI. Outre qu'il était classé selon l'objectif de l'i2i, le prêt accordé à EADS en 2002 correspondait aux objectifs de l'"intérêt commun" et de la "compétitivité industrielle".[3717] Les Communautés européennes font valoir que le fait que les prêts accordés au titre de l'i2i satisfaisaient à plusieurs objectifs confirme une fois de plus que l'i2i n'était pas un programme de prêts distinct comme le font valoir les États-Unis.[3718]

7.952 Les Communautés européennes estiment que, dans la mesure où il est constaté que tels ou tels prêts contestés constituent des subventions, le programme de subventions pertinent est le portefeuille de prêts intégral de la BEI depuis 1957.[3719] Lorsqu'on l'examine à la lumière de cette valeur de référence, les Communautés européennes relèvent que la ligne de crédit de 700 millions d'euros accordée à EADS ne représente qu'un des 8 400 contrats qui, pris ensemble, constituaient un engagement de financement à hauteur de 591,5 milliards d'euros.[3720] S'agissant des montants réellement versés, les Communautés européennes divulguent qu'entre 1957 et 2006, la BEI a effectivement versé 497 milliards d'euros. Elles rappellent qu'EADS n'a utilisé que **[***]** sur les 700 millions d'euros engagés (soit **[***]**); et que c'est seulement ce montant versé qui est pertinent aux fins d'une analyse du caractère disproportionné dans le cadre de l'Accord SMC.[3721]

7.953 Même si l'on utilise les prêts de la BEI au titre de l'i2i comme valeur de référence appropriée, les Communautés européennes soutiennent que le prêt accordé à EADS en 2002 n'en serait pas disproportionné pour autant. Contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, les Communautés européennes font valoir que les prêts de la BEI au titre de l'i2i n'ont pas pris fin en 2003. Bien que l'i2i ait été initialement conçue pour une période de trois ans, elle a été "prolongée" jusqu'à 2010, et son objectif en matière de crédit a été porté à 50 milliards d'euros pour la fin de la décennie. L'intitulé de l'initiative a aussi été formellement modifié pour devenir "initiative Innovation 2010", ce qui correspondait à la date possible de la Stratégie de Lisbonne (2010) par rapport à l'année de l'adoption de la stratégie (2000).[3722] Lorsqu'il est examiné sur la période allant de son établissement en 2000 jusqu'au 31 décembre 2006, le chiffre de 700 millions d'euros représente 1,5 pour cent du financement total de la BEI au titre de l'objectif stratégique de l'i2i, qui s'élevait à 45,7 milliards d'euros et couvrait 288 projets.[3723] S'agissant des versements effectifs, les Communautés européennes notent que les

[3715] CE, DCE, paragraphe 449.
[3716] CE, DCE, paragraphe 450, faisant référence aux renseignements contenus dans la pièce US-164.
[3717] CE, PCE, paragraphes 1037 à 1039.
[3718] Réponses aux questions n° 182 et 218 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphe 439.
[3719] Réponses aux questions n° 182 et 218 du Groupe spécial.
[3720] CE, PCE, paragraphe 1044; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 151 du Groupe spécial. Pièces EC-163 et EC-165.
[3721] CE, réponse à la question n° 181 du Groupe spécial.
[3722] CE, DCE, paragraphes 450 à 452.
[3723] CE, PCE, paragraphe 1041; CE, DCE, paragraphe 452; CE, réponse à la question n° 181 du Groupe spécial. Pièce EC-715.

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

[***] reçus par EADS doivent être comparés aux 37 milliards d'euros versés au titre de l'i2i au 8 mai 2007, ce qui démontre qu'EADS a reçu moins de **[***]** de tout le financement au titre de cette initiative.[3724]

7.954 Les Communautés européennes parviennent à la même conclusion après avoir examiné le prêt accordé à EADS dans le contexte des prêts pour la recherche et développement au titre de l'i2i. Bien qu'elles contestent l'utilisation par les États-Unis de l'ensemble des prêts pour la recherche et développement comme valeur de référence appropriée[3725], les Communautés européennes notent néanmoins que les engagements totaux de la BEI liés aux prêts pour la recherche et développement au titre de l'i2i au cours de la période allant de 2000 à janvier 2007 s'élevaient à 22,7 milliards d'euros. Elles font observer que la ligne de crédit ouverte pour EADS représente 3,1 pour cent de ce total, même avant qu'on tienne compte du fait qu'EADS n'a utilisé que **[***]** des fonds disponibles.[3726]

7.955 Enfin, les Communautés européennes contestent la pertinence de l'affirmation des États-Unis selon laquelle le contrat d'EADS représentait la plus importante ligne de crédit jamais accordée à une seule société au titre de l'i2i, en faisant valoir qu'ils ne tiennent pas compte du fait que si EADS a bien reçu un prêt important sur une seule année, bien d'autres emprunteurs dans le cadre ce cette initiative (comme Ford) ont reçu un nombre conséquent de prêts sur plusieurs années, qui si on les additionne, étaient plus importants que le contrat de prêt accordé à EADS en 2002.[3727] En tout état de cause, les Communautés européennes affirment qu'EADS était seulement le onzième bénéficiaire par ordre d'importance; et que si l'on considère les montants versés, elle n'était que le trentième bénéficiaire de fonds par ordre d'importance au titre de l'objectif de l'i2i.[3728]

Les prêts accordés à Airbus entre 1988 et 1993

7.956 Les Communautés européennes font valoir que la "catégorie du secteur industrie, agriculture, services" et l'"objectif en matière de crédit compétitivité internationale et intégration européenne des grandes entreprises" sont des objectifs stratégiques, et non pas des programmes qui peuvent être utilisés comme valeurs de référence appropriées aux fins d'une analyse du caractère disproportionné au titre de l'article 2.1 c).[3729] Selon les Communautés européennes, lorsqu'ils cherchent à utiliser des données relatives aux prêts relevant de ces objectifs, les États-Unis s'appuient sur des classements faits par la BEI aux fins des rapports périodiques adressés aux actionnaires et aux analystes. De l'avis des Communautés européennes, avec une telle approche, la question de la spécificité reste à résoudre en tenant compte de la manière dont l'autorité qui accorde les subventions rédige ses rapports.[3730]

7.957 En outre, les Communautés européennes soutiennent que la période allant de 1988 à 1993 proposée par les États-Unis est artificielle et destinée à servir leurs propres intérêts.[3731] À cet égard, elles font valoir que les États-Unis n'ont fourni aucune explication valable sur les raisons pour lesquelles les données relatives aux montants totaux des prêts notifiés sur cette période de cinq ans devraient être acceptées au lieu des données tirées de telle ou telle autre période, par exemple dix années, une année, un mois voire une semaine.[3732] De plus, les Communautés européennes

[3724] CE, réponse à la question n° 181 du Groupe spécial. Pièce EC-883 (RCC).
[3725] CE, DCE, paragraphes 453 et 454.
[3726] CE, DCE, paragraphe 454; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 151 du Groupe spécial.
[3727] CE, DCE, paragraphe 457.
[3728] CE, réponse à la question n° 181 du Groupe spécial, faisant référence à la pièce EC-883 (RCC); observations sur États-Unis – réponse à la question n° 151 du Groupe spécial.
[3729] CE, PCE, paragraphes 1042 et 1043; CE, DCE, paragraphe 464.
[3730] CE, DCE, paragraphe 461.
[3731] CE, DCE, paragraphe 469; CE, réponse à la question n° 183 du Groupe spécial.
[3732] CE, DCE, paragraphes 455 et 469.

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

considèrent qu'une période qui est plus courte que la durée effective du programme de subventions qui est en cause serait incompatible avec le libellé de l'article 2.1 c), qui, selon ce qu'elles font valoir, prévoit expressément qu'il faut prendre en compte la durée du "programme" dans son ensemble, et non une partie ou un segment de cette période.[3733]

7.958 Ainsi, les Communautés européennes considèrent qu'il faut prendre en compte la totalité des prêts accordés par la BEI depuis 1957 lorsqu'on examine si les prêts accordés à Airbus entre 1988 et 1993 sont *de facto* spécifiques au sens de l'article 2.1 c). Cependant, si l'on devait adopter une autre approche, les Communautés européennes estiment qu'une méthode qui serait plus objective que celle proposée par les États-Unis serait de comparer les prêts accordés à Airbus sur chaque année à la valeur totale des prêts accordés par la BEI sur les cinq années précédentes. Les Communautés européennes affirment qu'une telle comparaison montre que les prêts contestés ne représentaient pas, sur n'importe quelle année, plus de 1,6 pour cent (en moyenne 0,9 pour cent) des prêts totaux accordés par la BEI sur les cinq années précédentes.[3734]

Évaluation par le Groupe spécial

7.959 Nous allons commencer notre évaluation des allégations des États-Unis par l'examen de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC, qui est libellé comme suit:

> "2.1 Pour déterminer si une subvention, telle qu'elle est définie au paragraphe 1 de l'article premier, est spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production (dénommés dans le présent accord "certaines entreprises") relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention, les principes suivants seront d'application:
>
> …
>
> c) Si, nonobstant toute apparence de non-spécificité résultant de l'application des principes énoncés aux alinéas a) et b), il y a des raisons de croire que la subvention peut en fait être spécifique, d'autres facteurs pourront être pris en considération. Ces facteurs sont les suivants: utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises, utilisation dominante par certaines entreprises, octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés, et manière dont l'autorité qui accorde la subvention a exercé un pouvoir discrétionnaire dans la décision d'accorder une subvention.[3] Dans l'application du présent alinéa, il sera tenu compte de l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention, ainsi que de la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué.
>
> [3] À cet égard, en particulier, il sera tenu compte de renseignements sur la fréquence avec laquelle des demandes concernant une subvention ont été refusées ou approuvées et les raisons de ces décisions."

[3733] CE, réponses aux questions n° 119 et 183 du Groupe spécial.
[3734] CE, réponse à la question n° 183 du Groupe spécial.

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

7.960 Les termes de l'article 2.1 c) donnent à penser qu'il est censé viser la situation dans laquelle une subvention contestée ne paraît pas spécifique au sens des principes énoncés à l'article 2.1 a) et 2.1 b), mais qu'"il y a des raisons de croire que la subvention peut en fait être spécifique". Lorsqu'une telle situation se présente, la première phrase de l'article 2.1 c) précise que "d'autres facteurs pourront être pris en considération". La seconde phrase de l'article 2.1 c) précise quatre de "{c}es facteurs". Essentiellement, l'allégation des États-Unis selon laquelle les prêts accordés par la BEI à Airbus sont en fait spécifiques au sens de l'article 2.1 c) repose sur l'un de ces facteurs – "octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés". Cependant, il est également fondé sur l'utilisation d'un autre facteur – "utilisation dominante par certaines entreprises".

"octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés"

7.961 On peut dire d'une chose qu'elle est "disproportionate" (disproportionnée) lorsqu'elle est "lacking proportion" (sans proportion).[3735] Le sens ordinaire du terme "proportion" (proportion) comprend "a portion, a part, a share, esp. in relation to a whole" (une portion, une partie, une part, en particulier relativement à un tout), "a relative amount or number" (un montant ou un nombre relatif), "a comparative relation or ratio between things in size, quantity, number, etc." (une relation ou un rapport comparatif entre des choses en termes de taille, de quantité, de nombre, etc.).[3736] Ces sens donnent à penser que l'examen qui doit être entrepris lorsqu'on évalue si le montant d'une subvention est "disproportionné" consistera à identifier la relation entre le montant de la subvention en cause et quelque chose d'autre qui est "un tout" et à déterminer si cette relation démontre que le montant de la subvention est plus grand que le montant qu'il faudrait pour qu'il soit proportionné – à savoir ne pas être sans proportion. Les États-Unis désignent ce "quelque chose d'autre" auquel le montant de la subvention en cause devrait être comparé par le terme "baseline" (valeur de référence); les Communautés européennes par le terme "universe" (univers) de financement ou les termes "reference data" (données de référence).[3737]

7.962 Selon les Communautés européennes, l'"univers" de financement ou les "données de référence" qui devraient être utilisés aux fins d'une analyse du caractère disproportionné dans le cadre de l'article 2.1 c) doivent être tirés du programme de subventions au titre duquel la subvention contestée est accordée. Les Communautés européennes font valoir que cela découle du fait que l'article 2.1 c) identifie l'"utilisation d'un *programme de subventions* par un nombre limité de certaines entreprises" comme étant l'un des facteurs qui peuvent être pris en considération lorsqu'on évalue si une subvention est en fait spécifique.[3738] En outre, les Communautés européennes relèvent que la dernière phrase de l'article 2.1 c) prescrit explicitement que, dans l'application de l'article 2.1 c), il soit tenu compte de "la période pendant laquelle le *programme de subventions* a été appliqué".[3739] Ainsi, les Communautés européennes soulignent que le libellé de l'article 2.1 c) exige que soient prises en considération les données relatives à un programme de subventions tout entier, et non à une partie, un volet ou un élément de ce programme. À leur avis, une analyse du caractère disproportionné doit donc comporter une comparaison du montant de la subvention en cause au montant total des subventions octroyées au titre d'un programme de subventions tout entier.

7.963 Les États-Unis ne partagent pas l'opinion des Communautés européennes selon laquelle la "valeur de référence" pertinente pour une analyse du caractère disproportionné doit dans tous les cas être un programme de subventions. À cet égard, ils notent que le troisième et le quatrième facteur

[3735] The New Shorter Oxford Dictionary, Fourth Edition, page 700.
[3736] The New Shorter Oxford Dictionary, Fourth Edition, page 2381.
[3737] États-Unis, réponse à la question n° 119 du Groupe spécial; CE, PCE, paragraphe 1034; CE, réponse à la question n° 182 du Groupe spécial.
[3738] CE, réponses aux questions n° 119 et 182 du Groupe spécial. Italique ajouté par les CE.
[3739] CE, réponse à la question n° 119 du Groupe spécial.

décrits dans la deuxième phrase de l'article 2.1 c) ne font pas référence à un programme de subventions.[3740] Selon les États-Unis, cette différence textuelle signifie que l'article 2.1 c) autorise l'utilisation d'un cadre de référence qui peut être différent d'un programme de subventions lorsqu'on prend en considération ces deux facteurs.

7.964 À notre avis, le libellé de l'article 2.1 c), lorsqu'il est interprété dans son contexte approprié et à la lumière de son objet et de son but, donne à penser que dans les cas où la subvention en cause a été accordée au titre d'un programme de subventions, ce programme devrait normalement être utilisé aux fins d'identifier la "valeur de référence" ou les "données de référence" nécessaires pour procéder à une analyse du caractère disproportionné. Cependant, comme le soulignent les États-Unis, l'absence de toute référence explicite à "un programme de subventions" dans le libellé de l'article 2.1 c) donne à penser qu'il ne *prescrit* pas qu'un programme de subventions soit utilisé à cette fin dans chaque circonstance factuelle.

7.965 L'"octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés" est le troisième ou quatrième facteur de spécificité que l'article 2.1 c) identifie comme pouvant être pertinent pour déterminer si une subvention est en fait spécifique. Contrairement au premier facteur ("utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises") et au deuxième facteur ("utilisation dominante par certaines entreprises"), le troisième facteur ne fait aucune référence directe ou indirecte à un programme de subventions. De même, le quatrième facteur ("manière dont l'autorité qui accorde la subvention a exercé un pouvoir discrétionnaire dans la décision d'accorder une subvention") ne comporte aucune référence à un programme de subventions. À notre avis, il n'aurait pas été difficile pour les rédacteurs de l'Accord SMC d'inclure une référence à un programme de subventions dans le texte relatif au troisième facteur de spécificité, comme ils l'ont fait pour le premier et le deuxième facteur. Cependant, les rédacteurs ont choisi de ne pas le faire. Ainsi, en soi, le texte relatif au troisième facteur de spécificité répertorié dans la deuxième phrase de l'article 2.1 c) n'étaye pas l'opinion selon laquelle une analyse du caractère disproportionné *doit* comporter une comparaison du montant d'une subvention accordée au titre d'un programme de subventions donné ou au montant total des subventions accordées au titre du même programme de subventions.

7.966 On peut trouver un contexte important pour l'interprétation des quatre facteurs de spécificité dans la dernière phrase de l'article 2.1 c). Aux termes de cette phrase, l'examen de l'"octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés" (ou l'examen de n'importe lequel ou lesquels des trois facteurs de spécificité restants) doit tenir compte de deux questions: i) "l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention"; et ii) "la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué". Aux fins qui nous occupent, il est instructif de noter que la dernière phrase de l'article 2.1 c) prescrit de tenir compte de la période pendant laquelle "*le* programme de subventions" a été appliqué. L'emploi de l'article défini "le" dénote qu'il s'agit d'un programme de subventions particulier. Il est manifeste à la lecture du texte relatif au premier et au deuxième facteur de spécificité que "*le* programme de subventions" désigne le programme qui doit être pris en considération lorsqu'on évalue s'il y a eu "utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises" ou "utilisation dominante par certaines entreprises". Autrement dit, "*le* programme de subventions" est le programme de subventions au titre duquel la subvention en cause a été accordée.

7.967 Comme nous l'avons déjà fait observer, le troisième et le quatrième facteur de spécificité ne font aucune référence directe ou indirecte à un programme de subventions. À notre avis, cela signifie qu'il peut y avoir des situations où le troisième facteur de spécificité ("octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés") peut être examiné à la lumière d'un cadre de référence qui

[3740] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 182 du Groupe spécial.

est différent d'un programme de subventions.[3741] Cependant, dans le cas où la subvention en cause est accordée conformément à un programme de subventions, le libellé de la dernière phrase de l'article 2.1 c) implique que la durée de ce programme de subventions soit prise en compte lorsqu'on procède à une analyse du caractère disproportionné. Il s'ensuit que lorsque la subvention en cause est accordée conformément à un programme de subventions, la "valeur de référence" ou les "données de référence" nécessaires pour procéder à une analyse du caractère disproportionné devraient être tirées de ce même programme de subventions.

7.968 Les Communautés européennes estiment que tenir compte de "la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué", dans le contexte d'une analyse du caractère disproportionné, suppose de comparer le montant de la subvention en cause au montant de toutes les subventions accordées au titre du même programme pendant toute sa durée. Autrement dit, les Communautés européennes font valoir que la "valeur de référence" ou les "données de référence" pertinentes nécessaires pour procéder à une analyse du caractère disproportionné sont le montant total du subventionnement accordé durant toute la durée de vie du programme de subventions considéré. En revanche, les États-Unis considèrent que tenir compte de cet élément temporel signifie identifier une période qui permettra de procéder à une évaluation judicieuse du caractère disproportionné. Selon les États-Unis, cette période peut ne pas toujours coïncider avec la durée totale du programme de subventions pertinent.

7.969 La dernière phrase de l'article 2.1 c) dispose ce qui suit: "Dans l'application du présent alinéa, *il sera tenu compte* de … la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué". "To take something into account" (tenir compte de quelque chose) signifie "to take something into reckoning or consideration; to take something on notice" (prendre quelque chose en compte ou en considération; prendre note de quelque chose).[3742] Par conséquent, dans le contexte du troisième facteur de spécificité, la dernière phrase de l'article 2.1 c) prescrit que la période pendant laquelle le programme de subventions pertinent a été appliqué fasse partie de la *prise en considération ou en compte* du point de savoir si le montant d'une subvention accordée à certaines entreprises en vertu de ce même programme de subventions est disproportionné. Il s'ensuit qu'il n'y a pas à utiliser le montant total de subventionnement accordé durant toute la durée de vie du programme de subventions pertinent comme "valeur de référence" ou "données de référence" pertinentes lorsqu'on procède à une analyse du caractère disproportionné.

7.970 Nous rappelons que la notion de spécificité a trait au point de savoir si une subvention est assez largement disponible dans toute une économie pour ne pas apporter des avantages à "certaines entreprises".[3743] À notre avis, cette interprétation de ce que signifie la spécificité joue le rôle d'une balise qui guide l'interprétation de tout l'article 2, y compris l'article 2.1 c). Ce que signifie tenir compte de "la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué" lorsqu'on procède à une analyse du caractère disproportionné doit être compris dans ce contexte. Ainsi, il peut ne pas être toujours approprié d'utiliser le montant total des subventions accordées au titre d'un programme de subventions durant toute sa durée de vie comme "valeur de référence" ou "données de référence" aux fins de déterminer si le montant d'une subvention est "disproportionné" si, par exemple, le programme de subventions n'a pas été appliqué suffisamment longtemps pour qu'on puisse appréhender toute l'incidence qu'il a eu sur une économie. De même, il peut aussi être

[3741] Nous reconnaissons que pour déterminer si une subvention est spécifique au sens de l'article 2.1, il faut évaluer au cas par cas les faits particuliers qui entourent la subvention en cause, mais en général, nous estimons que dans la mesure où une subvention qui n'est pas accordée au titre d'un programme de subventions peut être qualifiée de subvention unique, elle serait jugée spécifique au sens de l'article 2.1 a), ce qui rendrait inutile une évaluation de la spécificité dans le cadre de l'article 2.1 c).

[3742] The New Shorter Oxford Dictionary, Fourth Edition, page 15.

[3743] *Voir* le paragraphe 7.919 ci-dessus.

inapproprié d'établir une "valeur de référence" ou d'identifier des "données de référence" sur la base du montant total des subventions accordées au titre d'un programme de subventions de longue durée si, par exemple, il y a eu un changement substantiel dans l'importance des activités subventionnées dans l'économie en général et/ou les priorités économiques de l'autorité qui accorde la subvention pendant la durée de vie du programme de subventions. À cet égard, nous convenons avec les États-Unis que des subventions ciblant certaines entreprises dans un secteur émergent pourraient ne pas paraître disproportionnées lorsqu'on les compare à un univers extrêmement large qui inclut les subventions à des entreprises dans des secteurs qui ne jouent pas un rôle aussi important dans l'économie aujourd'hui que celui qu'ils jouaient durant les décennies antérieures. Cependant, dans le contexte de l'économie actuelle, ces mêmes subventions peuvent tout à fait sembler disproportionnées.[3744] Ainsi, à notre avis, dans les cas où une subvention a été accordée à certaines entreprises conformément à un programme de subventions de longue durée, pour identifier la "valeur de référence" ou les "données de référence" appropriées au regard desquelles il conviendra d'évaluer si "des montants de subvention disproportionnés" ont été accordés, il faudra tenir compte de la mesure dans laquelle il serait raisonnable et approprié de déterminer si la subvention en cause est en fait assez largement disponible dans toute une économie pour ne pas apporter d'avantages à "certaines entreprises" sur la base de toute la durée du programme de subventions ou d'une quelconque période plus courte.

7.971 Selon les États-Unis, une fois que la "valeur de référence" correcte est identifiée, la relation entre le montant de la subvention accordée à certaines entreprises et le montant total des subventions octroyées au groupe d'entreprises servant de "valeur de référence" doit être comparée à la relation entre ces "certaines entreprises et toutes les entreprises du groupe {constituant la "valeur de référence"} (mesurée par des indicateurs qui sont appropriés compte tenu des circonstances, qui pourraient inclure la production économique, l'emploi ou d'autres indicateurs)".[3745]

7.972 Nous convenons avec les États-Unis qu'il ne suffit pas d'identifier la relation entre le montant de la subvention en cause et la "valeur de référence" pour déterminer si la subvention contestée est "disproportionnée". Par exemple, une subvention accordée à certaines entreprises pour un montant qui représente 50 pour cent du montant total des subventions accordées au titre d'un programme de subventions considéré ne donne guère d'indications, voire pas du tout, sur le point de savoir si ce montant est "disproportionné". Comme nous l'avons déjà expliqué[3746], pour évaluer si le montant d'une subvention est "disproportionné", il faut déterminer si la relation entre le montant de la subvention en cause et une "valeur de référence" pertinente démontre que le montant de la subvention est plus élevé que le montant qu'il faudrait pour qu'il soit proportionné. Ainsi, déterminer si une part de 50 pour cent du montant total des subventions accordées à certaines entreprises au titre d'un programme de subventions particulier est "disproportionnée" suppose d'examiner si la part de 50 pour cent est plus grande que ce qu'elle devrait être pour qu'on puisse dire que ces certaines entreprises ont reçu un montant proportionné de toutes les subventions accordées au titre de ce même programme. Il n'y a pas d'indications explicites dans l'article 2.1 c) quant à la manière de faire cette détermination. Cependant, le fait que la dernière phrase de l'article 2.1 c) prescrit de tenir compte de "l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention" donne à penser qu'il faut prendre en considération des éléments de preuve de la diversité de l'activité économique dans l'analyse.

7.973 Une mesure appropriée de l'importance de la diversification économique dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention est la proportion de l'activité économique imputable au(x) bénéficiaire(s) de la subvention. Prendre en compte de tels éléments de preuve dans l'analyse du

[3744] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 183 du Groupe spécial.
[3745] États-Unis, réponse à la question n° 119 du Groupe spécial.
[3746] *Voir* le paragraphe 7.961 ci-dessus.

"caractère disproportionné" exigée par l'article 2.1 c) supposerait, selon nous, de comparer la part du montant total des subventions accordées au titre d'un programme de subventions généralement disponible à un ou plusieurs bénéficiaires avec la proportion de l'activité économique imputable à ces mêmes bénéficiaires dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention. Dans le cas où le montant d'une subvention accordée à un ou plusieurs bénéficiaires au titre d'un programme de subventions généralement disponible représenterait une proportion des subventions totales accordées au titre du même programme qui serait nettement supérieure à l'activité économique imputable à ces mêmes bénéficiaires dans l'économie en général, le montant de la subvention en cause serait "disproportionné". À notre avis, une telle subvention ne serait pas assez généralement disponible dans toute une économie et procurerait donc des avantages à "certaines entreprises".[3747]

"utilisation dominante"

7.974 Le deuxième facteur de spécificité identifié à l'article 2.1 c) est l'"utilisation dominante par certaines entreprises". Comme nous l'avons déjà relevé, lorsqu'il est lu à la lumière du premier facteur de spécificité ("utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises"), il est clair que ce facteur fait indirectement référence à l'"utilisation dominante" d'"un programme de subventions". Le sens ordinaire du terme "predominant" (dominant) inclut la définition suivante: "constituting the main or strongest elemen; prevailing" (constituant le principal élément ou l'élément le plus fort; prédominant).[3748] Ainsi, l'"utilisation dominante {d'un programme de subventions} par certaines entreprises" peut être tout simplement comprise comme une situation dans laquelle un programme de subventions est principalement, ou pour l'essentiel, utilisé par certaines entreprises.

7.975 Lorsqu'on examine s'il y a "utilisation dominante {d'un programme de subventions} par certaines entreprises" aux fins de faire une constatation de spécificité, la dernière phrase de l'article 2.1 c) prescrit de tenir compte de: i) "l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention"; et ii) "la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué". De même que pour déterminer si "des montants de subvention disproportionnés" ont été accordés, la pertinence de ces deux facteurs pour comprendre s'il y a eu "utilisation dominante {d'un programme de subventions} par certaines entreprises" dépendra des faits particuliers. Ainsi, par exemple, dans les cas où un programme de subventions est appliqué dans une économie constituée de quelques branches de production seulement, le fait que ces branches de production peuvent avoir été les principaux bénéficiaires d'un programme de subventions ne démontre pas nécessairement qu'il y a "utilisation dominante". En fait, l'utilisation du programme de subventions par ces branches de production peut simplement refléter la diversification limitée des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention. En revanche, le même programme de subventions appliqué dans le contexte d'une économie très diversifiée qui est utilisé principalement, ou pour l'essentiel, par quelques branches de production seulement tendrait à indiquer qu'il y a "utilisation dominante".

7.976 De même, lorsqu'on tient compte de "la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué", l'utilisation d'un programme de subventions par certaines entreprises n'indique pas forcément qu'il y a "utilisation dominante" dans le contexte d'un programme de subventions relativement nouveau qui n'a pas été appliqué suffisamment longtemps pour que son impact total sur une économie soit appréhendé. En outre, il peut ne pas être toujours judicieux de déterminer s'il y a eu "utilisation dominante" sur toute la durée de vie d'un programme de subventions, dans les cas où ce programme a été appliqué sur des décennies durant lesquelles l'importance des activités subventionnées dans l'économie en général et/ou les priorités économiques de l'autorité qui

[3747] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1142.
[3748] The New Shorter Oxford Dictionary, Fourth Edition, page 2329.

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

accorde la subvention ont sensiblement changé. De même que pour déterminer si des "montants de subvention disproportionnés" ont été accordés au titre d'un programme de subventions de longue durée, déterminer s'il y a eu "utilisation dominante" d'un programme de subventions de longue durée devrait impliquer de tenir compte de la mesure dans laquelle il serait raisonnable et approprié de déterminer si la subvention en cause est en fait assez largement disponible dans toute une économie de façon à ne pas apporter d'avantages à "certaines entreprises" sur la base de toute la durée du programme de subventions ou d'une quelconque période plus courte.

7.977 Compte tenu des considérations qui précèdent sur la manière de déterminer si des "montants de subvention disproportionnés" sont accordés à certaines entreprises ou s'il y a "utilisation dominante" d'un programme de subventions par certaines entreprises, nous allons maintenant examiner les allégations spécifiques des États-Unis concernant les mesures en cause.

Le prêt accordé à EADS en 2002

7.978 Les États-Unis allèguent que le prêt accordé à EADS en 2002 est spécifique au sens de l'article 2.1 c) parce qu'à leur avis: i) il représente un montant de subvention disproportionné accordé à certaines entreprises lorsqu'il est mesuré au regard a) de tous les prêts accordés par la BEI pour des projets de recherche et développement au titre de l'"initiative Innovation 2000" ("i2i") en 2002, ou b) de tous les prêts accordés par la BEI pour des projets de recherche et développement au titre de l'i2i entre 2000 et la fin de 2002, compte tenu de la nature très diversifiée de l'économie de l'UE; et ii) il prouve qu'il y a eu utilisation dominante du programme de subventions i2i par EADS.

7.979 Avant d'évaluer le fond des allégations des États-Unis, nous rappelons que nous avons déjà constaté que le contrat de financement conclu en 2002 entre la BEI et EADS prouvait l'existence de deux contributions financières: un transfert direct de fonds sous la forme du prêt de **[***]**; et un transfert direct potentiel de fonds sous la forme de la ligne de crédit de 700 millions d'euros.[3749] Sur ces deux contributions financières, nous avons constaté que les États-Unis avaient établi que seule la première conférait un avantage à Airbus et constituait donc une subvention.[3750] Ainsi, aux fins de notre analyse de la spécificité, la subvention pertinente qui doit être examinée est celle conférée par le prêt de **[***]**, prouvé par le contrat de financement conclu en 2002 entre la BEI et EADS.

"octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés"

7.980 Les deux parties ont avancé leurs arguments sur le point de savoir si le prêt accordé à EADS en 2002 impliquait l'"octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés" en assimilant la contribution financière fournie au titre du contrat de prêt de 2002 aux "montants de subvention" visés à l'article 2.1 c). À notre avis, quand la subvention en cause est fournie sous la forme d'un prêt accordé à des conditions qui prévoient un taux d'intérêt inférieur au marché, le montant de l'avantage conféré par la subvention – c'est-à-dire le montant de la subvention – sera fonction de l'avantage en termes de taux d'intérêt, du montant du principal et de la période de remboursement. Ainsi, le montant du principal transféré dans le cadre d'un prêt peut être un indicateur utile du montant d'une subvention, en particulier dans les cas où, comme en l'espèce, il existe des éléments de preuve montrant que les conditions relatives aux taux d'intérêt des prêts octroyés par l'autorité qui accordait la subvention suivaient une méthode normalisée et où les parties au différend n'ont pas fait valoir qu'il y avait, d'une manière générale, une différence substantielle entre les prêts en termes d'intensité de la subvention. Ainsi, compte tenu des faits particuliers dont nous sommes saisis, nous estimons que le montant réel du principal transféré aux bénéficiaires des

[3749] *Voir* le paragraphe 7.738 ci-dessus.
[3750] *Voir* les paragraphes 7.885 et 7.887 ci-dessus.

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

prêts bonifiés accordés par la BEI peut servir d'indicateur indirect raisonnable des "montants de subvention".

7.981 Une "analyse du caractère disproportionné" nécessite d'identifier une "valeur de référence" appropriée.[3751] Les États-Unis font valoir que la valeur de référence pertinente à utiliser à cette fin est le montant total des fonds prêtés par la BEI pour des projets de recherche et développement au titre de l'i2i en 2002, ou entre 2000 et la fin de 2002. Selon les États-Unis, une telle approche correspond à la description que la BEI fait elle-même de ses activités de prêt, ce qui démontre, estiment-ils, que la BEI avait établi l'i2i en tant que programme de prêts distinct dont l'un des objectifs particuliers était le financement de projets de recherche et développement. À cet égard, les États-Unis relèvent que lors de son lancement, la BEI avait explicitement qualifié l'i2i de "programme d'action concret visant à bâtir une Europe fondée sur la connaissance et l'innovation"; de "programme spécifique de prêts à hauteur de 12 à 15 milliards d'euros", qui, selon ce qu'a déclaré la BEI en février 2003, "avait pleinement atteint ses objectifs" en ayant engagé 14,4 millions d'euros en prêts à la fin de 2002. Les États-Unis justifient le fait qu'ils s'attachent essentiellement aux prêts accordés dans le cadre de l'i2i pour *la recherche et développement* en rappelant que "la recherche et développement" était l'un des cinq "secteurs économiques" allégués ciblés par l'i2i; et parce que "la recherche et développement" était une rubrique utilisée par la BEI aux fins de notification de l'état d'avancement de ses activités de crédit dans ses rapports d'activité. En outre, les États-Unis font observer que l'orientation claire de l'i2i sur la recherche et développement est également attestée par le fait que la BEI a utilisé les prêts pour la recherche et développement au titre de cette initiative comme l'"outil principal" à l'aide duquel elle a mis en œuvre l'accord formel de coopérer "dans le but d'optimiser leur action dans le domaine de la recherche et l'exploitation des résultats qui existait entre la Commission européenne et la BEI".[3752]

7.982 Nous ne sommes pas convaincus par le point de vue des États-Unis. Les États-Unis s'appuient beaucoup sur le fait que la BEI elle-même qualifie l'i2i de "programme" pour conclure que cette initiative devrait être traitée comme tel aux fins de l'article 2.1 c). D'une manière générale, nous doutons qu'il soit toujours possible d'attribuer à la description que fait elle-même l'autorité qui accorde la subvention de la nature de ses activités la valeur probante que les États-Unis attribuent aux déclarations de la BEI. Néanmoins, nous reconnaissons que les déclarations de l'autorité chargée d'accorder les subventions qui sont spécifiques, d'après les allégations, sont pertinentes pour déterminer si ces subventions sont en fait spécifiques au sens de l'article 2.1 c). Cependant, il est nécessaire de déterminer leur valeur probante au cas par cas. En l'espèce, lorsqu'elles sont considérées dans leur contexte approprié, les déclarations de la BEI ne viennent guère, voire pas du tout, à l'appui de l'affirmation selon laquelle l'i2i était un "programme" au sens que font valoir les États-Unis.

7.983 La première déclaration sur laquelle s'appuient les États-Unis est tirée d'une publication de trois pages de la BEI non datée présentant l'i2i. La première phrase de cette publication est libellée comme suit:

[3751] *Voir* les paragraphes 7.961 à 7.970 ci-dessus.

[3752] États-Unis, réponse à la question n° 14 du Groupe spécial, citant le Mémorandum conjoint établissant un cadre de coopération entre le programme-cadre communautaire de recherche et l'"initiative Innovation 2000" entre la Communauté européenne représentée par la Commission européenne et la Banque européenne d'investissement, paragraphe 4, pièce US-155.

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

> "Pour soutenir les orientations des chefs d'État et de gouvernement, la BEI met en œuvre son initiative "Innovation 2000", qui constitue un programme d'action concret visant à bâtir une Europe fondée sur la connaissance et l'innovation."[3753]

Cependant, nous notons que dans la phrase qui vient juste après, la BEI qualifie l'i2i d'"initiative":

> "Adoptée par le Conseil des gouverneurs de la BEI lors de sa séance annuelle de juin 2000, cette initiative recouvre une série de principes opérationnels destinés à orienter les financements du groupe BEI vers les cinq objectifs suivants: …"[3754]

Les États-Unis mentionnent également les termes employés par la BEI dans le même document pour qualifier l'i2i de "programme spécifique de prêts à hauteur de 12 à 15 milliards d'euros". Cette déclaration est tirée du passage suivant:

> "Au cours des trois prochaines années, le soutien de la BEI à ces secteurs d'activité prendra la forme d'un programme spécifique de prêts à hauteur de 12 à 15 milliards d'euros et de 1 milliard d'euros supplémentaire pour le développement d'opérations de capital-risque. Plutôt qu'une augmentation du volume des financements, l'initiative "Innovation 2000" marquera une réorientation qualitative des activités du groupe BEI vers des secteurs à forte valeur ajoutée technologique et porteurs d'avenir."[3755]

À notre avis, cette déclaration montre que l'i2i n'était pas censée représenter un nouveau "programme" dans le sens qui est avancé par les États-Unis, mais plutôt uniquement une "réorientation qualitative" des activités de financement en cours de la BEI sans augmenter leur volume global. Autrement dit, telle que nous l'interprétons, cette déclaration donne à penser que l'i2i était censée fonctionner comme un prolongement des activités de prêt en cours de la BEI axé sur l'"innovation".

7.984 Selon un communiqué de presse de la BEI, l'i2i a été "mise en place par la BEI pour appuyer la "Stratégie de Lisbonne", voulue par le Conseil européen en mars 2000, pour bâtir une "économie européenne fondée sur la connaissance et l'innovation"".[3756] De même, il est expliqué dans les *Lignes directrices en matière d'admissibilité de la BEI que* "{l'}initiative "Innovation 2000" de la Banque … est la contribution de la Banque au processus de Lisbonne, qui lui-même a été lancé au Sommet extraordinaire de l'UE à Lisbonne en mars 2000".[3757] L'objectif global de la Stratégie de Lisbonne était de faire en sorte que l'Europe "devienne l'économie fondée sur la connaissance la plus compétitive et dynamique du monde, capable d'une croissance durable avec des emplois en plus grand nombre et de meilleure qualité et une plus grande cohésion sociale" au moyen d'une série d'actions, y compris un soutien accru à la recherche et développement, à la compétitivité et à l'innovation. En 2004, la BEI a décrit sa participation à la mise en œuvre de la Stratégie de Lisbonne au moyen de l'i2i dans les termes suivants:

> "Le groupe BEI a participé à l'établissement et à la mise en œuvre de {la Stratégie de Lisbonne}, en se concentrant sur les domaines d'innovation où il était le plus nécessaire de faire des efforts d'investissement et où les prêts de la BEI ou le capital-risque (et les garanties) du FEI pour soutenir ces efforts pouvaient être mis en œuvre de la meilleure manière possible. En conséquence, en 2000, la Banque a lancé l'initiative "Innovation 2000". Dans une certaine mesure, l'i2i tirait parti de

[3753] Pièce US-154 (non souligné dans l'original).
[3754] Pièce US-154 (non souligné dans l'original).
[3755] Pièce US-154 (non souligné dans l'original).
[3756] Pièce US-164.
[3757] *EIB Eligibility Guidelines*, pièce EC-161, page 8 (souligné dans l'original).

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

> l'expérience acquise dans le cadre du "Programme d'action spéciale d'Amsterdam" (PACA) {de la BEI}, qui a été appliqué de 1997 à 2000 et mettait en place ou renforçait des prêts pour l'éducation, la santé et la recherche-développement, ainsi que l'investissement en capital-risque."[3758]

7.985 Avec cette description, la BEI reconnaît explicitement que les activités de crédit menées au titre de l'i2i étaient "dans une certaine mesure" le prolongement plus ciblé des activités de crédit entreprises entre 1997 et 2000. De fait, d'autres éléments de preuve confirment que sur les cinq objectifs en matière de crédit ciblés dans le cadre de l'i2i ("développement des PME et de l'esprit d'entreprise"; "diffusion de l'innovation"; "recherche et développement"; "réseaux de technologies de l'information et de la communication"; et "enrichissement du capital humain"[3759]), au moins quatre (si ce n'est tous les cinq) étaient déjà visés par les activités de crédit de la BEI avant l'i2i.[3760]

7.986 La possibilité que l'i2i n'ait pas été un "programme" au sens avancé par les États-Unis est également étayée par des éléments de preuve qui montrent que les prêts, y compris le prêt accordé à EADS en 2002, étaient habituellement envisagés par la BEI pour satisfaire à plusieurs "objectifs" en matière de crédit, pas uniquement à l'i2i.[3761] De fait, la BEI indique que le critère pertinent en matière d'"admissibilité" pour le prêt accordé à EADS en 2002 est la "compétitivité industrielle" et non pas l'i2i.[3762] Il est difficile de comprendre, et de fait, les États-Unis n'ont pas dit grand-chose pour expliquer, comment l'i2i peut être qualifiée de "programme" distinct des autres activités de crédit de la BEI compte tenu du fait que les prêts accordés au titre de cette initiative étaient considérés par la BEI pour ses propres besoins de notification comme satisfaisant à plusieurs objectifs en matière de crédit.[3763]

[3758] *EIB Eligibility Guidelines*, pièce EC-161, page 8. L'"ECOFIN" est le Conseil des affaires économiques et financières de l'UE. Il est composé des Ministres de l'économie et des finances des États membres de l'UE, ainsi que des Ministres du budget lorsque les questions budgétaires sont discutées.

[3759] États-Unis, réponses aux questions n° 14 et 218 du Groupe spécial, cette dernière faisant référence à *The Innovation 2000 Initiative, Actively promoting a European economy based on knowledge and innovation*, European Investment Bank, pp. 2-3, pièce US-154.

[3760] La BEI a régulièrement financé des projets au titre des "infrastructures européennes de communication", du "capital humain" et de la "compétitivité industrielle" depuis bien avant le lancement de l'i2i. Pièce EC-713. En outre, les *Lignes directrices en matière d'admissibilité* révèlent que la BEI a commencé à accorder des prêts pour des projets "de recherche et développement en amont" en 1995, et dans le domaine de l'"éducation" (c'est-à-dire du "capital humain") en 1981. Pièce EC-161, pages 11 et 18. S'agissant de la "diffusion de l'innovation", nous ne voyons pas pourquoi des projets du même type ou de types similaires n'ont pas pu aussi être financés par la BEI avant le lancement de l'i2i au titre de l'un de ses autres objectifs en matière de crédit.

[3761] La pièce EC-163 indique que le prêt accordé à EADS en 2002 correspondait à trois objectifs de la BEI en matière de politique de crédit: "Common Interest (267 – c)" (Intérêt commun), "i2i" et "Int. Compet. and EU. Int." (Compétitivité internationale et intégration au plan de l'UE). La pièce EC-163 répertorie également beaucoup d'autres projets financés par la BEI qui relevaient de plusieurs objectifs stratégiques, y compris l'i2i. On trouve par exemple le prêt de 100 millions d'euros concédé en 2001 pour le projet "Big Education Infrastructure", dont il est dit qu'il relève de cinq objectifs stratégiques: "Economic and Social Cohesion (267a)" (Cohésion économique et sociale), "Common Interest (267 – c)" (Intérêt commun), "i2i", "Environment" (Environnement) et "Human Capital" (Capital humain). *Voir aussi* CE, réponse à la question n° 182 du Groupe spécial, note de bas de page 92.

[3762] Pièce US-157; et CE, DCE, note de bas de page 418, faisant référence à la pièce EC-163.

[3763] La pièce EC-713 contient un tableau dans lequel sont ventilés les prêts individuels accordés par la BEI à l'intérieur des frontières de l'UE en 2002 selon six rubriques, qui correspondent à peu près à ses objectifs en matière de crédit. Une note de bas de page relative à ce tableau est libellée comme suit: "Certains financements répondant à plusieurs objectifs, le total des différentes rubriques n'est pas cumulable."

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

7.987 Les États-Unis considèrent que la qualification explicite de l'i2i par la BEI, à savoir un "programme spécifique de prêts à hauteur de 12 à 15 milliards d'euros", donne à penser qu'elle avait un budget spécifique pour les prêts au titre de l'i2i, ce qui vient à l'appui de l'opinion selon laquelle l'i2i était un "programme" de prêts distinct des autres activités de la BEI en matière de crédit.[3764] Les États-Unis affirment que la déclaration faite par la BEI au début de 2003 selon laquelle elle "avait pleinement atteint ses objectifs au titre de l'i2i" en ayant engagé 14,4 milliards d'euros en prêts à la fin de 2002 vient à l'appui de leur position.[3765] Cependant, nous rappelons que ni le Traité instituant la CE ni les Statuts de la BEI ne fixent de limites légales au montant des crédits que la BEI peut engager (hormis la prescription voulant que l'encours total des prêts et garanties ne soit à aucun moment supérieur à 250 pour cent du capital souscrit et que les réserves de la banque soient maintenues à un niveau qui couvre 10 pour cent de son capital souscrit).[3766] Par conséquent, le montant de financement "spécifique" mentionné dans la déclaration de la BEI doit probablement être plus justement compris comme le volume de crédit ciblé que la direction de la BEI a fixé pour les projets soutenant l'objectif stratégique constitué par l'i2i en 2002. Comme les projets considérés comme relevant de l'i2i peuvent aussi satisfaire à d'autres objectifs stratégiques de la BEI[3767], il s'ensuit que le montant de financement "spécifique" déclaré par la BEI couvrait des projets qui satisfaisaient à plusieurs objectifs stratégiques différents de la BEI, y compris l'i2i. Autrement dit, même en tant qu'expression des objectifs de la direction de la BEI concernant le volume de crédit au titre de l'i2i à atteindre en 2002, les "12 à 15 milliards d'euros spécifiques" n'étaient en fait pas un objectif limité aux seuls projets au titre de l'i2i.

7.988 Enfin, nous notons que les États-Unis ne font pas valoir que les prêts accordés au titre de l'i2i étaient approuvés selon une procédure de demande, d'examen ou de prise de décisions différente par rapport aux autres prêts de la BEI. Ils ne soutiennent pas non plus que les prêts accordés au titre de l'i2i étaient accordés selon des modalités et conditions contractuelles qui les distinguaient des autres prêts octroyés par la BEI. Cependant, à notre avis, une bonne compréhension du régime juridique en application duquel une subvention alléguée est accordée est une considération pertinente et importante lorsqu'on fait une détermination de spécificité au titre de l'article 2.1 c) car elle aide à définir le "programme" pertinent. À cet égard, nous relevons qu'aucun élément de preuve ne nous a été présenté montrant que les prêts au titre de l'i2i étaient accordés en application d'un régime juridique différent de celui établi par l'article 267 du Traité instituant la CE et les dispositions des Statuts de la BEI; ou que ces prêts étaient approuvés selon une procédure d'examen différente de celle qui est décrite dans le *Document sur le cycle du projet* de la BEI.

7.989 Ayant soigneusement examiné les éléments de preuve et arguments détaillés présentés par les parties, nous estimons que l'i2i ne peut pas être qualifiée à juste titre de "programme" aux fins de l'article 2.1 c). La BEI a été établie en vertu du Traité instituant la CE, qui lui a conféré la mission générale de prêter des fonds "à tous les secteurs de l'économie" afin de contribuer "au développement équilibré et sans heurt du marché commun dans l'intérêt de la Communauté". Cette mission est explicitement rappelée et mise en œuvre au moyen des Statuts de la BEI. Comme le Traité instituant la CE, les Statuts de la BEI indiquent que les prêts de la BEI devraient être axés sur des projets qui contribuent à accroître la productivité économique en général et à promouvoir la réalisation du marché commun. Les fonds accordés par la BEI sont destinés à apporter un appui et à contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques de l'UE, que la BEI a toujours indiqués dans divers documents, y compris le *Document sur le cycle du projet* et les *Lignes directrices en matière d'admissibilité*. Les

[3764] États-Unis, réponses aux questions n° 14 et 218 du Groupe spécial.

[3765] États-Unis, réponses aux questions n° 14 et 218 du Groupe spécial, faisant référence à European Investment Bank, Annual Press Conference 2003, Background Note No. 1: Innovation and Knowledge-Based Economy, page 1, pièce US-164.

[3766] *Voir* le paragraphe 7.917 ci-dessus.

[3767] *Voir* le paragraphe 7.986 ci-dessus.

projets financés répondent aux conditions requises pour contribuer à la réalisation d'un ou plusieurs de ces objectifs et sont notifiés en tant que tels dans les rapports annuels de la BEI. Ces éléments de preuve et d'autres tendent à appuyer l'opinion selon laquelle le "programme" en l'espèce est l'ensemble des crédits accordés par la BEI, qui constituent un programme unique de financement discrétionnaire.[3768] Ainsi, le programme de subventions pertinent d'où il convient de tirer la "valeur de référence" doit être le programme de prêts de la BEI tout entier tel qu'il est prescrit par le Traité instituant la CE et les Statuts de la BEI, et non pas tous les crédits accordés par la BEI au titre de l'i2i.[3769]

7.990 Cependant, cela ne veut pas dire que nous soyons d'accord avec les Communautés européennes lorsqu'elles font valoir que la "valeur de référence" pertinente devrait être la valeur de l'ensemble des activités de la BEI en matière de crédit depuis 1957. Comme nous l'avons déjà expliqué, lorsqu'on évalue si une subvention accordée au titre d'un programme de subventions de longue durée est spécifique au sens de l'article 2.1 c), pour identifier la "valeur de référence" correcte, il faudra tenir compte de la mesure dans laquelle il serait raisonnable et approprié de déterminer si la subvention en cause est en fait assez largement disponible dans toute une économie de façon à ne pas conférer d'avantages à "certaines entreprises" sur la base de toute la durée du programme de subventions ou d'une période plus courte. Bien que les parties au présent différend n'aient pas communiqué de données spécifiquement à cette fin, les éléments de preuve des crédits totaux accordés par la BEI en 2004, l'année où le prêt accordé à EADS en 2002 a été versé, indiquent que le prêt de **[***]** représentait approximativement **[***]** de l'ensemble des prêts versés cette année-là.[3770] En excluant les prêts "globaux" de ce calcul, qui représentaient entre 1957 et 2006 environ 27 pour cent des prêts de la BEI[3771], il est possible d'estimer que le financement de **[***]** reçu par EADS au titre du prêt de 2002 représentait **[***]** de tous les prêts "individuels" versés par la BEI en 2004. Pour l'essentiel, le même résultat reste valable si le prêt accordé à EADS est considéré au regard du montant total de tous les prêts versés en 2002 (35 214 millions d'euros)[3772] ou même de tous les prêts "individuels", dont nous pouvons estimer qu'ils ont été d'environ 25 700 millions d'euros.[3773] Étant donné que nous avons constaté que l'i2i était un *prolongement* des crédits existants de la BEI axé sur l'"innovation", utiliser le montant de tous les crédits de la BEI (versements effectifs) sur une année calendaire représente peut-être une période trop courte pour évaluer si le montant du prêt accordé à EADS était "disproportionné". Néanmoins, même si l'on utilise les données d'une année calendaire tirées de l'année où le prêt a été versé (2004) ou bien de celle où la facilité de prêt a été initialement convenue (2002), le montant du prêt accordé à EADS représente tout au plus **[***]** des crédits totaux de la BEI sous la forme de prêts "individuels" sur chacune de ces deux années. Manifestement, si l'on considérait le montant du prêt accordé à EADS au regard des données relatives aux crédits accordés par la BEI sur une période plus longue, on obtiendrait une proportion plus faible. Étant entendu que les Communautés européennes ont une économie très diversifiée, nous ne pensons pas que ces données impliquent que le prêt accordé à EADS en 2002 représente un montant de subvention disproportionné.

[3768] *Voir* le paragraphe 7.923 ci-dessus.

[3769] Nous relevons que les parties n'ont pas fait valoir que nous devrions limiter notre examen des activités de la BEI en matière de crédit aux données qui se rapportent uniquement aux prêts accordés aux fins de la production ou de la vente de *marchandises*. Cependant, à notre avis, le fait que l'Accord SMC est censé viser exclusivement les subventions pour les *marchandises* pourrait être compris comme signifiant que la valeur de référence pour une analyse du caractère disproportionné devrait laisser de côté les subventions accordées pour la fourniture de services.

[3770] *Rapport annuel 2004 de la BEI, volume 1 Rapport d'activité*, page 4, indiquant que les "prêts versés" en 2004 s'élevaient à 38 547 millions d'euros (à l'exclusion de 93 millions d'euros de prêts versés par l'intermédiaire de la "Facilité d'investissement" de la BEI). Pièce EC-714.

[3771] CE, PCE, paragraphe 1048, pièce EC-165.

[3772] *Rapport d'activité du groupe BEI 2002*, page 2. Pièce EC-712.

[3773] (73% de 35 214 millions d'euros = 25 706 millions d'euros).

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

7.991 Ainsi, en conclusion, nous constatons que les États-Unis n'ont pas établi que le prêt accordé à EADS en 2002 impliquait l'"octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés" au sens de l'article 2.1 c) parce que le prêt de **[***]** accordé à EADS n'était pas disproportionné lorsqu'on le considère au regard de la valeur totale du programme de prêts de la BEI sur une période que nous estimons raisonnable et appropriée aux fins de procéder à une analyse du caractère disproportionné.

"utilisation dominante"

7.992 Les États-Unis s'appuient sur essentiellement les mêmes faits et arguments avancés au sujet de leur allégation de "caractère disproportionné" pour étayer leur allégation selon laquelle le prêt accordé à EADS en 2002 prouve qu'il y a eu "utilisation dominante" d'un programme de subventions, ce qui en fait une subvention spécifique au sens de l'article 2.1 c). Là encore, les arguments des États-Unis concernent le montant de la contribution financière reçue par EADS dans le cadre du prêt comparé à: a) l'ensemble des prêts accordés par la BEI aux fins de projets de recherche et développement au titre de l'i2i en 2002, ou b) l'ensemble des prêts accordés par la BEI aux fins de projets de recherche et développement au titre de l'i2i entre 2000 et la fin de 2002, compte tenu de la nature très diversifiée de l'économie de l'UE. En outre, les États-Unis affirment également que le prêt accordé à EADS était le plus gros prêt jamais accordé à une société au titre du programme i2i allégué pris dans son ensemble, sur la période allant de 2000 à 2003, voire entre 2000 et 2006.[3774]

7.993 Nous rappelons que l'"utilisation dominante {d'un programme de subventions} par certaines entreprises" peut être tout simplement décrite comme la situation dans laquelle un programme de subventions est principalement, ou pour l'essentiel, utilisé par certaines entreprises. L'"utilisation dominante {d'un programme de subventions} par certaines entreprises" peut indiquer qu'une subvention est en fait spécifique, au sens de l'article 2.1 c), quand, au regard de i) "l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention"; et ii) "la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué", cette utilisation dominante donne à penser que la subvention en cause n'est *pas* assez largement disponible dans toute une économie pour ne pas procurer d'avantages à "certaines entreprises".[3775] À notre avis, lorsqu'on examine s'il y a "utilisation dominante" d'un programme de subventions dans ces conditions, le point de départ devrait être l'identification du programme de subventions pertinent.

7.994 Pour les mêmes raisons avancées à l'appui de leurs allégations de "caractère disproportionné", les États-Unis soutiennent que le programme de subventions pertinent aux fins de déterminer si le prêt accordé à EADS en 2002 prouve qu'il y a eu "utilisation dominante" est l'i2i. Nous avons déjà rejeté cette affirmation des États-Unis et constaté au lieu de cela que le programme de subventions pertinent était l'ensemble des activités de la BEI en matière de crédit mandatées par le Traité instituant la CE et les Statuts de la BEI.[3776] En outre, nous avons aussi conclu que lorsqu'il était mesuré au regard de la valeur estimée de tous les prêts "individuels" versés par la BEI sur une seule année – 2002 ou 2004 – le montant du prêt accordé à EADS représentait tout au plus **[***]**.[3777] Compte tenu du fait que les Communautés européennes ont une économie très diversifiée, et considérant que ce pourcentage serait encore plus faible si le montant du prêt accordé à EADS était mesuré au regard des données relatives aux crédits accordés par la BEI sur une période plus longue, nous ne pensons pas que le prêt accordé à EADS en 2002 prouve qu'il y a eu "utilisation dominante" d'un programme de subventions par "certaines entreprises".

[3774] *Voir* le paragraphe 7.944 ci-dessus.
[3775] *Voir* les paragraphes 7.974 à 7.976 ci-dessus.
[3776] *Voir* le paragraphe 7.989 ci-dessus.
[3777] *Voir* le paragraphe 7.990 ci-dessus.

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

7.995 Nous arrivons à la même conclusion lorsque nous examinons les allégations des États-Unis au sujet de la taille du prêt accordé à EADS par rapport à celle des prêts octroyés aux autres bénéficiaires.[3778] Bien que nous ne disposions pas de données précises sur la valeur des prêts versés par la BEI par société bénéficiaire pour l'ensemble de son programme de prêts (ce qui aurait constitué notre niveau de comparaison optimal), nous avons bien des renseignements sur la valeur des versements effectués par la BEI pour des projets répondant aux conditions requises dans le cadre de l'i2i entre 2000 et 2006 par bénéficiaire.[3779] À l'examen attentif de ces renseignements, nous ne voyons aucune société emprunteuse[3780] qui ait reçu un prêt "individuel" d'un montant plus important que le versement de **[***]** reçu par EADS en 2004. Cependant, il y a au moins six sociétés qui ont reçu sept versements au titre de prêts "individuels" en 2000, 2001, 2003, 2005 et 2006 qui étaient supérieurs à **[***]**.[3781] Ainsi, même lorsqu'on examine la taille comparative du prêt accordé à EADS en 2002 au niveau de l'i2i, il ne nous apparaît pas que le versement de **[***]** au titre du prêt accordé à EADS prouve qu'il y a eu "utilisation dominante" par EADS, que nous examinions les données tirées de 2000 à 2002 (ce qui serait correct, affirment les États-Unis)[3782] ou celles qui sont tirées de la période allant de 2000 à 2006 (qui pourrait être utilisée, selon ce que suggèrent les Communautés européennes).[3783] Bien que, comme nous l'avons déjà mentionné, nous n'ayons pas de renseignements détaillés et précis concernant la valeur des versements faits par la BEI au titre des prêts par société bénéficiaire pour l'ensemble de son programme de prêts sur une année donnée, nous soupçonnons fortement que l'examen du prêt accordé à EADS dans le cadre de ce groupe de comparaison plus large entre 2000 et 2006, voire entre 2000 et 2003, le rendrait encore moins important par rapport aux autres prêts "individuels" accordés à des sociétés bénéficiaires sur ces mêmes années.[3784]

7.996 Ainsi, nous concluons, sur la base de l'analyse qui précède, que les États-Unis n'ont pas établi que le prêt accordé à EADS en 2002 impliquait l'"utilisation dominante par certaines entreprises" du programme de prêts de la BEI, au sens de l'article 2.1 c) et qu'il n'est donc pas spécifique au sens des termes de cette disposition.

Les prêts accordés à Airbus entre 1988 et 1993

7.997 Les États-Unis allèguent que les prêts accordés à Airbus entre 1988 et 1993 sont spécifiques au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC puisque, selon eux, la somme totale des contributions financières fournies au titre de ces prêts représente un montant de subventions disproportionné octroyé à certaines entreprises lorsqu'il est mesuré au regard de: a) la valeur de tous les prêts accordés par la BEI entre 1988 et 1993 relevant de la catégorie "industrie, agriculture, services" existant à l'époque utilisée par la BEI pour décrire ses activités en matière de crédit; ou b) la valeur de tous les prêts accordés par la BEI entre 1988 et 1993 et relevant de l'objectif de la BEI "compétitivité

[3778] Nous rappelons que notre analyse relative à la spécificité porte sur le prêt de **[***]** qui a effectivement été versé, et non pas sur la ligne de crédit de 700 millions d'euros. *Voir* le paragraphe 7.979 ci-dessus.

[3779] Pièce EC-883 (RCC).

[3780] À l'exclusion des banques et des organismes publics ou des entreprises d'État.

[3781] Les sociétés et les versements respectifs, y compris les dates, sont les suivants: Telefonica Finanzas SA **[***]**; Wind Telecomunicazioni SPA **[***]**; Deutsche Telekom AG **[***]**; ENEL Distribuzione SPA **[***]**; One 2 one Personal Communications **[***]**; et Vodafone Group PLC **[***]**. Pièces EC-883 (RCC) et EC-163.

[3782] Par exemple, États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 181 du Groupe spécial.

[3783] Par exemple, CE, réponse à la question n° 181 du Groupe spécial.

[3784] Depuis toujours, la BEI verse environ 84 pour cent des montants de prêts convenus par contrat. CE, réponse à la question n° 181 du Groupe spécial. Sur cette base, il est possible d'identifier à partir de la pièce EC-163 au moins 40 prêts "individuels" "signés" par la BEI entre 2000 et 2006 qui comportaient des montants de financement *versés* supérieurs, selon les estimations, à **[***]** – à savoir des prêts individuels d'une valeur "signée" supérieure à **[***]**.

internationale et intégration européenne des grandes entreprises" existant à l'époque, compte tenu de la nature très diversifiée de l'économie de l'UE. En outre, les États-Unis font valoir que les prêts contestés impliquaient des montants de subventions disproportionnés parce qu'ils allèguent que: i) Airbus était le plus gros bénéficiaire de prêts "individuels" de la BEI entre 1988 et 1993; ii) parmi les entreprises privées, les prêts accordés à Airbus par la BEI de 1988 à 1993 étaient approximativement supérieurs de 44 pour cent à ceux accordés au deuxième bénéficiaire par ordre d'importance; et iii) le montant des prêts reçus par Airbus entre 1988 et 1993 était supérieur aux crédits accordés par la BEI à n'importe quel secteur industriel tout entier durant cette période, à l'exception de l'industrie chimique et des autres matériels de transport.[3785]

7.998 Comme pour les arguments avancés au sujet du prêt accordé à EADS en 2002, les deux parties ont présenté leur position sur la question de savoir si les prêts contestés accordés par la BEI à Airbus entre 1988 et 1993 impliquaient l'octroi de montants de subvention disproportionnés en s'attachant principalement au montant des contributions financières. Bien que le montant d'une contribution financière sous la forme d'un prêt ne soit pas le montant de la subvention accordée au titre de ce prêt, nous pensons que le montant du principal transféré au titre d'un prêt peut être un indicateur utile du montant d'une subvention, en particulier dans les cas où, comme en l'espèce, il y a des éléments de preuve montrant que les conditions des prêts relatives au taux d'intérêt octroyées par l'autorité qui accordait la subvention suivaient une méthode normalisée et où les parties au différend n'ont pas fait valoir qu'il y avait, d'une manière générale, une différence substantielle entre les prêts en termes d'intensité de la subvention.[3786] Ainsi, compte tenu des faits particuliers dont nous sommes saisis, nous estimons que le montant réel du principal transféré aux bénéficiaires des prêts bonifiés accordés par la BEI peut servir d'indicateur indirect raisonnable des "montants de subvention".

7.999 Les États-Unis soutiennent que les renseignements accessibles au public montrent que la somme totale des contributions financières transférées à Airbus au titre des prêts contestés s'élevait à 1 061 millions d'euros.[3787] Le chiffre avancé par les Communautés européennes est pour l'essentiel identique.[3788] Ainsi, il n'y a pas de désaccord apparent entre les parties au sujet de la valeur approximative de tous les montants de financement reçus par Airbus au titre des prêts contestés. En outre, nous notons que les Communautés européennes n'ont pas contesté la décision des États-Unis de faire une présentation groupée de leurs allégations de spécificité visant les prêts contestés, au lieu de traiter chaque prêt individuellement, comme ils l'ont fait pour le prêt accordé en 2002 à EADS. De fait, dans leur réponse aux allégations des États-Unis, les Communautés européennes ont plus ou moins adopté la même approche.

7.1000 À notre avis, dans les cas où une série de prêts conférant un avantage au même bénéficiaire ont été accordés au titre d'un seul programme de subventions de longue durée, il peut être approprié d'examiner si l'octroi de ces prêts impliquait l'octroi de montants de subvention disproportionnés, au

---

[3785] États-Unis, réponse à la question n° 15 du Groupe spécial, faisant référence, entre autres, à la pièce US-475.

[3786] *Voir* le paragraphe 7.980 ci-dessus.

[3787] États-Unis, PCE, paragraphe 420, pièce US-475. On arrive au même montant en ajoutant les valeurs des prêts individuels figurant dans la pièce US-157 (déduction faite du prêt accordé à Aérospatiale en 1997 pour le Super Transporteur, qui n'est plus visé par la plainte des États-Unis).

[3788] Les Communautés européennes relèvent à plusieurs occasions que la valeur des prêts de la BEI (y compris la totalité de la ligne de crédit de 700 millions d'euros ouverte en faveur d'EADS en 2002) s'élève à environ 0,3 pour cent de l'ensemble des crédits accordés par la BEI de 1957 à 2006, qui, selon ce qu'elle divulgue, représentaient 591,5 milliards d'euros. Ainsi, si l'on exclut la ligne de crédit de 700 millions d'euros convenue avec EADS, la valeur des prêts contestés restants de la BEI dont les Communautés européennes considèrent qu'ils constituent l'enjeu est approximativement de 1 075 millions d'euros. CE, DCE, paragraphe 478; CE, DDONC, paragraphe 195; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 151 du Groupe spécial.

sens de l'article 2.1 c), en cumulant les montants de subvention, en particulier dans les cas où il y a une étroite liaison temporelle entre chaque prêt. Cependant, il faut tenir compte du fait que tous ces montants de subvention ont été cumulés pour mettre en évidence la durée appropriée du programme de subventions.[3789] Ainsi, il est concevable qu'une partie invoquant l'article 2.1 c) dans une procédure de règlement d'un différend de l'OMC puisse vouloir procéder à une analyse du caractère disproportionné en cumulant les montants de subvention octroyés durant, par exemple, les deux premières années d'un programme de subventions étalé sur dix ans. Dans ce cas, à notre avis, il ne serait pas approprié de comparer la somme totale de ces montants de subvention à toutes les subventions accordées au titre du programme durant uniquement sa première ou deuxième année d'existence. En outre, dans les mêmes circonstances factuelles, il peut aussi ne pas être logique de comparer le montant de subvention cumulé aux subventions qui incluent des montants octroyés durant les deux *dernières* années du programme de subventions s'il y a eu un changement substantiel dans l'importance des activités subventionnées dans l'économie en général.[3790] Dans ce contexte, nous ne voyons aucune contradiction (et assurément, les Communautés européennes n'ont pas attiré notre attention sur une quelconque contradiction) entre l'approche adoptée par les États-Unis pour présenter leurs allégations de spécificité visant le prêt accordé à EADS en 2002 et leur approche à l'égard des onze autres prêts, dont le dernier a été octroyé en 1993.

7.1001 Passant au fond de l'allégation des États-Unis, nous rappelons une fois encore que pour examiner si le montant de subvention octroyé au titre d'un programme de subventions particulier est disproportionné aux fins de l'article 2.1 c), il faut choisir une "valeur de référence" ou des "données de référence".[3791] De plus, dans les cas où le montant de subvention en cause est octroyé conformément à un programme de subventions, la "valeur de référence" ou les "données de référence" doivent être tirées de ce programme de subventions.[3792] Dans le cas des prêts contestés, les États-Unis identifient deux "valeurs de référence" possibles: a) la valeur de tous les prêts octroyés par la BEI entre 1988 et 1993 qui relèvent de la catégorie "industrie, agriculture, services" qui existait à l'époque, utilisée par la BEI pour décrire ses activités en matière de crédit; ou b) la valeur de tous les prêts accordés par la BEI entre 1988 et 1993 qui relèvent de l'objectif de la BEI "compétitivité internationale et intégration européenne des grandes entreprises" qui existait à l'époque. Nous ne sommes pas convaincus par l'une ou l'autre de ces options.

7.1002 Comme le reconnaissent les États-Unis, les intitulés "industrie, agriculture, services" et "compétitivité internationale et intégration européenne des grandes entreprises" ne désignent pas des programmes de subventions distincts appliqués par la BEI, mais simplement des rubriques de classement utilisées par la BEI lorsqu'elle notifie ses activités générales en matière de crédit.[3793] Cela ressort clairement des extraits des rapports annuels de la BEI présentés par les États-Unis dans les pièces US-176 à US-181. Si une analyse du "caractère disproportionné" était principalement axée sur ces rubriques, elle ferait abstraction du fait que, à l'époque des prêts contestés, le champ d'application du programme de crédit de la BEI s'étendait au-delà de ces deux rubriques particulières choisies par les États-Unis. En particulier, la rubrique "industrie, agriculture, services" désignait un parmi deux secteurs économiques[3794]; et la rubrique "compétitivité internationale et intégration européenne des

[3789] Nous rappelons que lorsqu'on examine si des montants de subvention disproportionnés ont été octroyés aux fins de l'article 2.1 c), "il sera tenu compte … de la période pendant laquelle le programme de subventions aura été appliqué". *Voir* les paragraphes 7.966 à 7.970 ci-dessus.

[3790] Nos observations au sujet de l'effet que peuvent avoir des changements substantiels dans l'importance des activités subventionnées dans l'économie en général sur la détermination du point de savoir si des montants de subvention disproportionnés ont été octroyés aux fins de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC sont exposées au paragraphe 7.970 ci-dessus.

[3791] *Voir* les paragraphes 7.961 à 7.970 ci-dessus.

[3792] *Voir* le paragraphe 7.967 ci-dessus.

[3793] *Voir*, par exemple, États-Unis, réponse à la question n° 15 du Groupe spécial.

[3794] L'autre étant "énergie et infrastructures".

grandes entreprises" représentait un objectif parmi cinq objectifs en matière de crédit[3795], utilisés par la BEI pour décrire ses opérations. Comme nous l'avons déjà constaté, c'est l'ensemble du programme de prêts de la BEI mandaté par le Traité instituant la CE et les Statuts de la BEI qui doit être utilisé comme point de départ pour identifier la "valeur de référence" correcte afin de procéder à une analyse du "caractère disproportionné".[3796]

7.1003 La valeur totale des prêts "individuels" accordés par la BEI sur le territoire des Communautés européennes entre 1988 et 1993 s'élevait à 62 057 millions d'écus.[3797] Les éléments de preuve dont nous sommes saisis n'indiquent pas clairement si ce montant représentait les montants de financement "signés" ou "versés".[3798] S'il s'agit des premiers, alors compte tenu du fait que la BEI a versé, dans le passé, 84 pour cent de ses montants de prêts "signés"[3799], on pourrait estimer que la valeur des prêts "individuels" réellement versés entre 1988 et 1993 est de 52 142 millions d'écus. Cela signifie que le montant de prêt de 1 061 millions d'euros reçu par Airbus représente approximativement 2 pour cent de tous les prêts "individuels" versés par la BEI sur la période allant de 1988 à 1993. Cependant, à notre avis, étant donné que le montant de subvention en cause est lié à onze prêts octroyés sur une période de six ans, et comme la BEI applique un programme de prêts de longue durée, il serait raisonnable et approprié de considérer l'importance relative des prêt accordés à Airbus sur une période plus longue que les six années entre 1988 et 1993. Lorsqu'on procède ainsi, nous notons que même en ajoutant les données tirées d'une année supplémentaire seulement, les montants de prêt accordés à Airbus représenteraient une proportion de l'ensemble des prêts "individuels" versés par la BEI qui est inférieure à 2 pour cent. Compte tenu du fait que les Communautés européennes ont une économie très diversifiée, nous ne pensons pas que ces données étayent la conclusion selon laquelle les onze prêts contestés accordés à Airbus prouvent l'existence d'une subvention qui est, en fait, spécifique au sens de l'article 2.1 c).

7.1004 Enfin, les États-Unis soutiennent que les onze prêts contestés accordés à Airbus impliquaient l'octroi de montants de subvention disproportionnés parce que: i) Airbus était le plus gros bénéficiaire de prêts individuels de la BEI entre 1988 et 1993; ii) parmi les entreprises privées, les prêts accordés à Airbus par la BEI de 1988 à 1993 étaient approximativement supérieurs de 44 pour cent à ceux qu'avait reçus le deuxième bénéficiaire par ordre d'importance; et iii) le montant des prêts reçus par Airbus entre 1988 et 1993 était supérieur aux crédits accordés par la BEI à n'importe quel secteur industriel tout entier sur cette période, à l'exception de l'industrie chimique et des autres matériels de transport. En particulier, les États-Unis font valoir que "ces faits additionnels montrent que même si l'on considère les prêts de la BEI en adoptant des points de vue autres que ceux suggérés dans {leur première communication écrite}, {les prêts accordés à Airbus} demeuraient disproportionnés".[3800]

7.1005 Nous avons des doutes sur le point de savoir si les affirmations factuelles des États-Unis supposent nécessairement que les montants de financement obtenus par Airbus entre 1988 et 1993 impliquaient l'octroi de montants de subvention disproportionnés, au sens de l'article 2.1 c). Par

---

[3795] Les quatre autres objectifs en matière de crédit étaient les suivants: "développement régional"; "infrastructures communautaires"; "objectifs énergétiques"; et "protection de l'environnement et aménagement urbain". Nous relevons que les extraits des rapports annuels présentés par les États-Unis ne mentionnent pas la rubrique "compétitivité internationale et intégration européenne des grandes entreprises" comme objectif de la BEI en matière de crédit pour l'année 1988. *Voir* la pièce US-176.

[3796] *Voir* le paragraphe 7.989 ci-dessus.

[3797] Pièces US-176 à US-181.

[3798] Les Communautés européennes affirment que les montants de financement indiqués dans les pièces US-176 à US-181 représentent des montants de financement "signés" sur le territoire des Communautés européennes. CE, demande de réexamen intérimaire, page 15.

[3799] *Voir* la note de bas de page 3784 ci-dessus.

[3800] États-Unis, réponse à la question n° 15 du Groupe spécial, faisant référence, entre autres, à la pièce US-475.

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

exemple, nous ne voyons pas pourquoi le simple fait qu'Airbus puisse avoir été le plus gros bénéficiaire privé de fonds sur cette période démontre, compte tenu de la nature très diversifiée de l'économie des Communautés européennes et de la longue durée du programme de prêts de la BEI, que les subventions de la BEI ne sont *en fait* pas assez largement disponibles dans toute une économie pour justifier une constatation de spécificité. En outre, nous ne sommes pas entièrement convaincus qu'il soit approprié, compte tenu du fait qu'un grand nombre des prêts que les États-Unis contestent en l'espèce ont été accordés à des entités qui étaient au moins partiellement détenues par les pouvoirs publics[3801], de faire abstraction dans l'analyse de tous les renseignements au sujet des prêts accordés à des entités publiques. De fait, les États-Unis n'ont pas procédé ainsi dans les autres analyses du "caractère disproportionné" qu'ils ont présentées.

7.1006 Cependant, même en mettant ces doutes de côté, nous ne pouvons pas accepter l'affirmation des États-Unis. En effet, elle repose sur des renseignements "de référence" qui sont tirés exclusivement des activités de la BEI durant les années où les prêts en cause ont été octroyés à Airbus. Les États-Unis n'ont pas expliqué pourquoi la durée de la "valeur de référence" devrait être limitée à ces années, autrement qu'en soulignant qu'il s'agissait des années où les prêts octroyés à Airbus ont été convenus. En outre, comme nous l'avons exposé plus haut, nous estimons que puisque le montant de subvention en cause est lié à onze prêts accordés sur une période de six ans, et étant donné que le programme de prêts de la BEI est un programme de longue durée, il serait raisonnable et approprié de tenir compte des renseignements tirés des années où Airbus n'a pas participé au programme de prêts de la BEI. Si l'on incluait dans l'analyse les données sur les activités de la BEI en matière de crédit à compter, par exemple, des quatre années postérieures à 1993 (c'est-à-dire en utilisant une période "de référence" de dix ans allant de 1988 à 1997), cela montrerait que FIAT a reçu de la BEI de plus grosses sommes en prêts qu'Airbus.[3802] Cela diminuerait également l'importance des prêts reçus par Airbus sur cette période par rapport à d'autres secteurs industriels.[3803]

7.1007 Ainsi, pour toutes les raisons qui précèdent et compte tenu de la nature très diversifiée de l'économie des Communautés européennes ainsi que de la longue durée du programme de prêts de la BEI, nous constatons que les États-Unis n'ont pas établi que les trois faits additionnels qu'ils indiquent (décrits plus haut)[3804] démontrent que les prêts accordés à Airbus entre 1988 et 1993 étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 c).

[3801] Les Communautés européennes soulignent que "tous les bénéficiaires des prêts contestés (autres que British Aerospace et Airbus Industrie)" étaient des sociétés "détenues par l'État". CE, DCE, paragraphe 473.

[3802] *Voir* la pièce EC-163, montrant que FIAT a reçu des prêts d'une valeur de 83 millions d'euros (1995), 180 millions d'euros (1996) et 210 millions d'euros (1997). En 1998, FIAT a obtenu un prêt additionnel de 250 millions d'euros.

[3803] Les Communautés européennes font valoir que si les États-Unis avaient tenu compte dans leur analyse des crédits accordés par la BEI par la voie des prêts "globaux", ils auraient découvert que la valeur des prêts accordés à Airbus entre 1988 et 1993 était inférieure à la valeur des prêts octroyés non seulement aux secteurs de la "construction de matériel de transport" et de l'"industrie chimique", mais aussi aux secteurs des "ouvrages en métaux, mécanique", des "produits alimentaires", de la "pâte à papier, papier, imprimerie", de la "construction électrique, électronique" et du "caoutchouc, matières plastiques". CE, PCE, paragraphe 476 et pièce EC-720. Cependant, nous ne pouvons pas admettre cette affirmation car elle laisse entendre que les prêts "globaux" de la BEI sont accordés conformément au même processus décisionnel et selon les mêmes modalités et conditions essentielles que les prêts "individuels", alors que les éléments de preuve dont nous sommes saisis suggèrent le contraire. *Voir* les paragraphes 7.903 et 7.913 ci-dessus.

[3804] *Voir* le paragraphe 7.1004 ci-dessus.

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

d) Conclusion générale

7.1008 En résumé, nous concluons que les États-Unis n'ont pas établi que chacun des 12 prêts contestés de la BEI dont nous avons constaté qu'ils constituaient des subventions[3805] était spécifique au sens de l'article 2.1 a) et 2.1 c) de l'Accord SMC. En conséquence, nous rejetons la plainte des États-Unis visant ces mesures et nous ne les prendrons pas davantage en considération dans le présent différend.

6. Question de savoir si les pouvoirs publics allemands, français, britanniques et espagnols ont subventionné Airbus en fournissant des infrastructures et en accordant des dons pour les infrastructures

a) Introduction

7.1009 Dans la présente section de notre rapport, nous examinons les allégations formulées par les États-Unis au sujet des mesures relatives aux infrastructures accordées par les autorités allemandes à Hambourg, Nordenham et Brême; par les autorités françaises à Toulouse; par les autorités britanniques à Broughton au pays de Galles; et par les autorités espagnoles à de nombreux sites en Espagne.[3806]

7.1010 Les États-Unis affirment que la fourniture d'infrastructures et l'octroi de dons pour les infrastructures par les pouvoirs publics de l'Allemagne, de la France, du Royaume-Uni et de l'Espagne constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1.1 et 2 de l'Accord SMC. Ils font spécifiquement référence à la fourniture du site industriel du Mühlenberger Loch près de Hambourg[3807], à l'octroi de certains dons pour les coûts de construction de la chaîne d'assemblage de l'A380 à Hambourg[3808], à la fourniture de la piste allongée à l'aéroport de Brême[3809], à la fourniture du site de la ZAC AéroConstellation[3810], des voies d'accès au site de la ZAC AéroConstellation et d'une liaison routière entre le site d'AéroConstellation et l'"Itinéraire à grand gabarit" (IGG)[3811], à l'octroi d'un don par le Land allemand de Basse-Saxe pour l'expansion des installations d'Airbus à Nordenham[3812], à l'octroi d'un don par les pouvoirs publics gallois pour le site d'Airbus à Broughton, au pays de Galles[3813], et à l'octroi de dons par les autorités municipales et régionales espagnoles pour l'expansion et la modernisation des usines d'Airbus et d'EADS à Puerto de Santa Maria, Illescas, Puerto Real, Séville et La Rinconada.[3814]

7.1011 Les États-Unis font valoir que chacune de ces mesures comporte une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) ou iii) de l'Accord SMC et que chacune de ces contributions confère un avantage à Airbus au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Ils font valoir que le site du Mühlenberger Loch, l'aéroport de Brême de même que la ZAC AéroConstellation et les voies d'accès représentent la fourniture d{e} biens ou d{e} services autres qu'une "infrastructure générale" et que les autres mesures sont des dons purs et simples, de sorte qu'il y a une contribution financière des

[3805] *Voir* le paragraphe 7.885 ci-dessus.
[3806] États-Unis, PCE, paragraphe 421.
[3807] États-Unis, PCE, paragraphe 423.
[3808] États-Unis, PCE, paragraphe 446. Les États-Unis n'ont pas maintenu leur allégation à cet égard, États-Unis, réponse à la question n° 24 du Groupe spécial, paragraphe 167. Nous n'examinons donc pas cette allégation plus avant et ne formulons aucune constatation en ce qui la concerne.
[3809] États-Unis, PCE, paragraphes 450 et 451.
[3810] États-Unis, PCE, paragraphe 456.
[3811] États-Unis, PCE, paragraphe 456.
[3812] États-Unis, PCE, paragraphe 488.
[3813] États-Unis, PCE, paragraphe 490.
[3814] États-Unis, PCE, paragraphe 486.

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

pouvoirs publics dans chaque cas. Les États-Unis affirment en outre que chaque subvention dont ils avancent l'existence est spécifique, en droit et/ou en fait, à Airbus. Pour affirmer que ces subventions confèrent un avantage, les États-Unis font valoir que les pouvoirs publics ont fourni les infrastructures en question à des conditions meilleures que les conditions commerciales, sur la base d'une comparaison avec les points de repère du marché avancés, ou que les mesures étaient des dons et, partant, ont conféré un avantage.

7.1012 Les Communautés européennes font valoir que le site du Mühlenberger Loch, l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême ainsi que le site de la ZAC AéroConstellation et les voies d'accès constituent une "infrastructure générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) et qu'il n'y a donc pas de contribution financière, de sorte que ces mesures ne sont pas des subventions et ne sont pas soumises à bon droit au Groupe spécial.[3815] De plus, elles font valoir qu'à supposer que ces mesures aient effectivement comporté une contribution financière, elles n'ont pas conféré d'avantage aux bénéficiaires.[3816] Les Communautés européennes n'avancent aucun argument sur la spécificité en ce qui concerne ces mesures.

7.1013 S'agissant des mesures qui sont des dons purs et simples, les Communautés européennes ne contestent pas que chacune comporte une contribution financière et confère un avantage au bénéficiaire correspondant, mais elles font valoir d'une manière générale qu'elles ne sont pas spécifiques.[3817] Les Communautés européennes affirment que certaines d'entre elles ne sont pas spécifiques parce qu'elles sont à la disposition générale des entreprises situées dans la région concernée[3818], et que certaines d'entre elles ne sont pas spécifiques parce que la législation applicable prévoit des critères objectifs régissant l'admissibilité aux dons en question et le montant de ces dons.[3819] De plus, les Communautés européennes font valoir, s'agissant de certaines de ces mesures, que le bénéficiaire n'était pas Airbus ou que le don en question n'a pas été accordé pour des LCA.[3820]

7.1014 Nous commençons notre analyse des allégations des États-Unis en examinant une question qui est commune à notre analyse des mesures relatives au site du Mühlenberger Loch, à l'aéroport de Brême et à la ZAC AéroConstellation: quand la fourniture de biens ou de services sous la forme d'une infrastructure constitue-t-elle la fourniture d'une infrastructure "**autre{} qu'une infrastructure générale**" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) (pas de caractères gras dans l'original), de sorte qu'il y a une contribution financière des pouvoirs publics. Il n'est pas contesté que ces mesures ont été fournies par les "pouvoirs publics" au sens de l'article 1.1 a) 1). Par conséquent, si nous concluons que ces mesures comportent des contributions financières, nous devrons ensuite déterminer si chaque mesure confère un avantage à Airbus et, dans la mesure où cela est contesté, est spécifique. Enfin, nous examinerons les questions de savoir si les mesures contestées consistant en dons accordés par les autorités régionales sont des subventions et ont été reçues par Airbus, et sont spécifiques au sens de l'article 2. En ce qui concerne ces dernières mesures, nul ne conteste l'existence d'une contribution financière des pouvoirs publics, ou d'un avantage.

[3815] CE, PCE, paragraphes 750, 875, 908 et 940.
[3816] CE, PCE, paragraphes 751, 876 et 909. Les Communautés européennes font également valoir que la fourniture de routes n'est pas spécifique. CE, PCE, paragraphe 945.
[3817] CE, PCE, paragraphes 709 et 948.
[3818] CE, PCE, paragraphes 892, 962, 967 et 980.
[3819] CE, PCE, paragraphes 898, 963, 969 et 971.
[3820] CE, PCE, paragraphes 975 à 997.

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

b) Quand la fourniture de biens ou de services sous la forme d'une infrastructure constitue-t-elle la fourniture d'une infrastructure "autre{} qu'une infrastructure générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii)?

i) Arguments des parties

7.1015 Les États-Unis affirment que les mesures relatives aux infrastructures en question constituent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) étant donné qu'elles fournissent une infrastructure "autre{} qu'une infrastructure générale". Ils affirment que le sens ordinaire de l'expression "infrastructure générale", dans son contexte et à la lumière de l'objet et du but de l'Accord SMC, conduit à une interprétation selon laquelle une infrastructure "générale" est une infrastructure qui est accessible à la totalité ou la quasi-totalité des usagers sur une base universelle et non discriminatoire, lorsque son utilisation n'est soumise à aucune limitation, *de jure* ou *de facto*.[3821] Les États-Unis font valoir que pour être exclue du champ de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC en tant qu'"infrastructure générale", une infrastructure doit inclure, couvrir ou concerner la totalité ou la quasi-totalité des parties d'un territoire entier ou d'une communauté entière; ou doit être totalement ou pratiquement universelle, et non partielle, particulière ou locale. Les États-Unis soutiennent qu'à l'inverse, une infrastructure qui inclut, couvre ou concerne uniquement une certaine entreprise ou un certain groupe d'entreprises, ou qui est accessible uniquement à un nombre limité d'entreprises ou à un groupe limité d'entreprises ("dont l'application est spécifiquement limitée") ne constitue pas une infrastructure "générale".[3822] Ils font ensuite valoir que la fourniture de biens représente une "infrastructure générale" "si elle est mise à la disposition de tous les membres du grand public selon les mêmes modalités et conditions".[3823] Dans ce contexte, les États-Unis soutiennent que le simple fait que les pouvoirs publics créent une infrastructure pour des raisons de "politique publique", pour "favoriser le développement économique" ou aux fins d'une tâche publique, ne rend pas cette infrastructure "générale". Par conséquent, selon les États-Unis, l'utilisation universelle est le facteur déterminant s'agissant de savoir si une certaine infrastructure peut être considérée comme une "infrastructure générale" aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[3824]

7.1016 Les Communautés européennes ne contestent pas le point de vue des États-Unis selon lequel l'utilisation universelle est un facteur important lorsqu'il s'agit de déterminer si une certaine infrastructure peut être considérée comme une "infrastructure générale" aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Toutefois, elles n'admettent pas que cet élément soit le seul facteur, ou le facteur déterminant.[3825] Selon les Communautés européennes, le terme "générale", compte tenu de son sens ordinaire, dans son contexte et à la lumière de son objet et de son but, désigne le contraire de "spécifique", et le terme "infrastructure" désigne les biens et services de base qui, dans une société, sous-tendent ses résultats économiques.[3826] De l'avis des Communautés européennes, lus ensemble, ces termes veulent dire qu'une infrastructure "générale" est une infrastructure qui est fournie au profit du grand public, dans les cas où le bien ou le service en question est accessible au grand public, ou dans les cas où il "aid{e}" les membres du grand public, permettant ainsi de réaliser un objectif de politique publique.[3827] Les Communautés européennes concluent donc qu'une infrastructure est générale parce qu'elle "profite à la société dans son ensemble

[3821] États-Unis, PDONC, paragraphe 79.
[3822] États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 137.
[3823] États-Unis, DCE, paragraphe 310.
[3824] États-Unis, DCE, paragraphe 304.
[3825] CE, réponse à la question n° 90 du Groupe spécial, paragraphes 221 et 222.
[3826] CE, PCE, paragraphes 714 et 715.
[3827] CE, PCE, paragraphe 716; *voir aussi id.*, paragraphe 719 (faisant référence aux objectifs que sont le "relèvement des niveaux de vie" et la "réalisation du plein emploi", tels qu'ils sont énoncés dans le préambule de l'Accord sur l'OMC, en tant qu'objet et but pertinents pour l'interprétation de l'expression "infrastructure générale").

et répond à des politiques de développement économique légitimes".[3828] Pour étayer leur point de vue selon lequel les mesures contestées constituent la fourniture d'une "infrastructure générale", les Communautés européennes font valoir que ces mesures i) sont des actions des pouvoirs publics qui se rapportent aux aménagements, installations et services de base requis pour soutenir le développement économique; ii) permettent la réalisation d'objectifs de politique publique; et iii) sont conçues pour être utilisées par le public parce qu'elles sont accessibles au public, parce qu'elles "aident" les membres du grand public ou parce qu'elles fournissent des biens communs au public.[3829]

7.1017 Les Communautés européennes estiment que la raison pour laquelle les mesures d'infrastructure générale sont exclues du champ de l'Accord SMC tient au fait que les négociateurs étaient soucieux de faire en sorte que l'Accord SMC ne fasse pas obstacle aux choix légitimes des pouvoirs publics visant à mettre en œuvre des politiques publiques dans l'intérêt de la population dans son ensemble.[3830] Elles affirment que la fourniture d'une infrastructure générale est une attribution des pouvoirs publics, car c'est l'un des instruments importants pour promouvoir le développement économique, social et culturel.[3831] Les Communautés européennes font donc valoir que les négociateurs de l'Accord SMC se sont donné une grande marge d'appréciation pour déterminer ce qui constituait, selon eux, une "infrastructure générale".[3832]

7.1018 Selon les Communautés européennes, l'historique de la négociation de l'Accord SMC confirme leur interprétation.[3833] Les Communautés européennes affirment que de nombreuses

---

[3828] CE, PCE, paragraphe 909.
[3829] CE, PCE, paragraphes 909 et 923.
[3830] CE, PCE, paragraphe 711.
[3831] CE, PCE, paragraphe 711.
[3832] CE, PCE, paragraphe 712.
[3833] CE, PCE, paragraphe 721. Les Communautés européennes se réfèrent d'abord à la note du Secrétariat énumérant les questions à traiter dans les négociations, dans laquelle le Secrétariat avait conseillé aux négociateurs d'établir une "nette distinction entre les subventions qui fauss{aient} les échanges et celles qui {avaient} pour objet d'accroître le rendement, d'encourager le développement de l'infrastructure aux fins d'industrialisation ou de favoriser les ajustements structurels". (Note du Secrétariat, Liste des questions à traiter dans les négociations, 22 octobre 1987, MTN.GNG/NG10/W/9, Rev.2, page 14.) Les Communautés européennes se réfèrent également à la déclaration de la délégation du Canada à la réunion des 28 et 29 juin 1988, MTN.GNG/NG10/W/22, 7 juillet 1988, page 3, dans laquelle il était dit que certaines subventions devraient être acceptées, plus précisément les subventions accordées à la mise en place d'infrastructures, à la recherche/développement et au développement régional. De plus, les Communautés européennes rappellent qu'à l'époque, les Communautés européennes avaient estimé que les mesures qui concernaient, "par exemple, l'éducation, la culture, la santé, la protection sociale et l'infrastructure générale" n'étaient habituellement pas des subventions car elles ne faisaient que contribuer à fixer les termes et les conditions de l'environnement économique et commercial d'un pays, mais ne modifiaient pas la position concurrentielle des entreprises. (Communication des Communautés européennes, 27 novembre 1989, MTN.GNG/NG10/W/31, page 9) Les Communautés européennes font en outre observer que la Corée a souligné que les subventions servant à mettre en place des "infrastructures collectives" (installations portuaires, réseau électrique, systèmes de transport, etc.) ne devraient pas donner lieu à une action. Les mesures prises pour mettre en place ces infrastructures sociales ne devraient pas être considérées comme des subventions à assujettir à des disciplines. (Communication de la République de Corée, 18 janvier 1990, MTN.GNG/NG10/W/34, page 6) Les Communautés européennes mettent en évidence le fait que plusieurs Membres considèrent que l'infrastructure générale se caractérise par le fait qu'elle est conçue pour être utilisée par le grand public. À cette fin, elles font référence à la communication des États-Unis dans laquelle ils ont cherché à classer certaines pratiques parmi les subventions ne donnant pas lieu à une action, notamment les "infrastructures de base lorsque leur utilisation n'est soumise à aucune limitation, de droit ou de fait". (Communication des États-Unis, Éléments du cadre de négociation, 22 novembre 1989, MTN.GNG/NG10/W/29, page 8) De même, elles font référence aux communications du Canada et de l'Inde, qui voulaient exclure les infrastructures de base "utilisable{s} par le grand public" du champ des subventions pouvant donner lieu à une action. (Communication du Canada, 27 juin 1989,

interventions ont été faites dans le cadre des discussions menées sur la liste des subventions ne donnant pas lieu à une action (ce qui est par la suite devenu l'article 8 de l'Accord SMC), mais que dans le projet de texte du Président daté du 2 novembre 1990, l'exception relative à l'"infrastructure générale" était mise dans la définition de la subvention (ce qui est devenu l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC).[3834] Elles estiment que cela dénote la reconnaissance du fait que les mesures d'infrastructure générale pouvaient favoriser la réalisation de nombreux objectifs de politique publique et devaient donc être exclues du champ d'application de l'Accord SMC.[3835]

7.1019 Les Communautés européennes reconnaissent bien la pertinence pour la détermination sur le point de savoir s'il s'agit d'une infrastructure "générale" des limitations "clairement spécifiées" concernant l'utilisation de l'infrastructure fournie ou l'accès "restreint par la réglementation" à cette infrastructure.[3836] Toutefois, elles font valoir que le simple fait que le public n'utilise pas effectivement l'infrastructure fournie ou que l'utilisation est dans les faits limitée ne suffit pas pour que l'infrastructure en question ne soit pas une "infrastructure générale".[3837] En fait, les Communautés européennes estiment qu'il faut faire la distinction entre deux étapes: premièrement, les pouvoirs publics peuvent construire une infrastructure générale et, deuxièmement, les pouvoirs publics peuvent limiter l'utilisation de cette infrastructure générale à certaines sociétés.[3838] De l'avis des Communautés européennes, la deuxième étape rend l'infrastructure non générale mais n'invalide pas le fait que la première étape constitue la fourniture d'une infrastructure générale. Les Communautés européennes font valoir que la deuxième étape doit faire l'objet d'une évaluation indépendante, parce que l'existence de limitations concernant l'utilisation de l'infrastructure fournie ou l'accès à celle-ci n'a pas d'incidence sur le caractère général de l'infrastructure, mais uniquement sur la question de savoir si un droit limité ou exclusif d'utilisation ou d'accès confère un avantage au bénéficiaire.[3839]

7.1020 Les États-Unis soutiennent que l'approche axée sur la politique publique préconisée dans l'argument des Communautés européennes n'est pas compatible avec le sens ordinaire de l'expression "infrastructure générale", lue dans son contexte et à la lumière de l'objet et du but de l'Accord SMC.[3840] De l'avis des États-Unis, la position des Communautés européennes créerait une exception extrêmement large, qui porterait atteinte à la règle de base voulant qu'une subvention puisse être constituée par des biens ou services fournis par les pouvoirs publics qui confèrent un avantage.[3841] Les États-Unis affirment que si toute infrastructure octroyée était considérée comme une infrastructure générale dès lors qu'elle permettait de "réaliser un objectif de politique publique", la quasi-totalité des octrois d'infrastructures serait exclue de la définition d'une "subvention" donnée dans l'Accord SMC.[3842] Selon les États-Unis, l'expression "infrastructure générale" figurant à

MTN.GNG/NG10/W/25, page 10; communication de l'Inde, 30 novembre 1989, MTN.GNG/NG10/W/33, page 3)

[3834] CE, PCE, paragraphe 723, citant le projet de texte du Président, 2 novembre 1990, MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.2, page 1.

[3835] À cet égard, les Communautés européennes mettent en opposition les interventions relatives à l'infrastructure générale faites par les Membres dans le contexte des discussions sur la liste des subventions ne donnant pas lieu à une action (ce qui est par la suite devenu l'article 8 de l'Accord SMC) et le projet de texte du Président du 2 novembre 1990, qui met l'exception relative à l'"infrastructure générale" dans la définition de la subvention (ce qui est devenu l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC). CE, PCE, paragraphe 723, faisant référence au projet de texte du Président, 2 novembre 1990, MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.2, page 1.

[3836] CE, DCE, paragraphes 333 et 339.

[3837] CE, DCE, paragraphe 333.

[3838] CE, DCE, paragraphe 340.

[3839] CE, DCE, paragraphe 340.

[3840] États-Unis, DCE, paragraphe 306.

[3841] États-Unis, DCE, paragraphe 307.

[3842] États-Unis, DCE, paragraphe 307.

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

l'article 1.1 a) 1) iii) ne peut pas être interprétée comme incluant toute infrastructure permettant de "réaliser un objectif de politique publique" parce que cela rendrait le terme "générale" superflu.[3843]

ii) Arguments des tierces parties

Australie

7.1021 L'Australie fait observer que l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC exclut l'expression "infrastructure générale" de la définition d'une "contribution financière". Selon l'Australie, l'"infrastructure générale" dans ce contexte s'entend de la fourniture par les pouvoirs publics de biens et de services qui sont mis à la disposition générale ou ont de multiples utilisateurs. Malgré l'exclusion de l'"infrastructure générale" de l'alinéa iii), l'Australie estime que le Groupe spécial devrait examiner si un avantage a été conféré par les pouvoirs publics. Elle fait observer que l'article 14 d) de l'Accord SMC énonce le critère permettant de déterminer si la fourniture de biens ou de services confère un avantage, et affirme que si la fourniture d'une infrastructure permet à une entreprise de faire l'économie d'un coût qu'elle devrait par ailleurs supporter, il devrait être considéré qu'il existe une subvention. Il faut examiner les faits et circonstances entourant la fourniture d'une "infrastructure générale" afin de déterminer si la fourniture d'une infrastructure confère un avantage à une entreprise. L'Australie donne l'exemple suivant à titre d'illustration: pour créer un parc industriel, les pouvoirs publics peuvent fournir une infrastructure générale sur le site. Il est toutefois nécessaire de déterminer s'il y aura plus d'une entreprise sur le site. S'il n'y a qu'une seule entreprise, il s'ensuit, de l'avis de l'Australie, que le parc industriel ne peut pas être considéré comme une infrastructure générale. De plus, l'Australie ne considère pas que le simple fait que les pouvoirs publics créent une infrastructure pour des raisons de politique publique dans le but d'"aider les membres du grand public"[3844] (par exemple pour lutter contre le chômage, favoriser le développement économique, relever les niveaux de vie) transforme nécessairement cette infrastructure en une "infrastructure générale".[3845]

7.1022 En réponse à des questions du Groupe spécial, l'Australie a affirmé qu'il n'était pas possible d'établir une liste exhaustive des facteurs qui étaient pertinents pour déterminer si une infrastructure était "générale" aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii), mais a estimé qu'un facteur pertinent était le point de savoir si l'infrastructure était destinée à une utilisation exclusive ou dominante par une ou plusieurs entreprises particulières, et que la question devait être examinée au cas par cas, compte tenu de tous les faits et circonstances pertinents. L'Australie a également fait observer que même si le critère de la spécificité prévu à l'article 2 était séparé et distinct, le concept de spécificité pouvait être pertinent pour déterminer si une infrastructure était de nature générale.[3846] Elle a fait observer que pour évaluer si la fourniture de biens ou services limitée à certaines personnes ou entités uniquement pourrait quand même constituer une "infrastructure générale", il pouvait être pertinent de prendre en compte la nature de l'infrastructure fournie, par exemple le point de savoir si l'infrastructure fournie était prévue pour être utilisée par un certain nombre d'entités. De l'avis de l'Australie, toute limitation de ce type aurait tendance à faire obstacle à une détermination de l'existence d'une "infrastructure générale". L'Australie a également laissé entendre que la fourniture d'une infrastructure et les modalités et conditions attachées à l'utilisation de l'infrastructure étaient des questions séparées, faisant valoir, à titre d'exemple, que dans le cas de la création d'un parc industriel comportant la fourniture de biens et de services, la nature de l'infrastructure fournie pouvait être, pour les pouvoirs publics, une

[3843] États-Unis, DCE, paragraphe 308.
[3844] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 54, faisant référence à CE, PCE, paragraphes 716 et 724.
[3845] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphes 53 et 54.
[3846] Australie, réponse à la question n° 8 posée par le Groupe spécial aux tierces parties.

considération distincte des modalités et conditions régissant l'utilisation du parc industriel par les entités.[3847]

Brésil

7.1023 Le Brésil estime que pour donner pleinement effet au texte de l'Accord SMC, si le Groupe spécial constate que les pouvoirs publics fournissent, au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, une contribution financière sous la forme d'une infrastructure non générale et détermine que cette contribution confère un avantage, il doit également déterminer si cette subvention est spécifique au titre de l'article 2 de l'Accord SMC. De l'avis du Brésil, le Groupe spécial ne devrait pas interpréter les dispositions pertinentes de manière à exclure la possibilité qu'il y ait une infrastructure qui n'est pas "générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC et qui n'est pas non plus spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Cette infrastructure peut ne pas être "générale" parce que l'accès est limité à certaines entités en vertu de conditions *de jure* ou *de facto*, comme, par exemple, des prescriptions relatives à l'agrément et à la compétence des utilisateurs, les quotas concernant l'utilisation totale ou les restrictions visant à protéger la santé et la sécurité publiques ou l'environnement. Le Brésil estime toutefois qu'une constatation selon laquelle la fourniture de cette infrastructure non générale constitue une subvention ne signifie pas forcément que la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. À son avis, le Groupe spécial doit procéder à une évaluation objective des faits pour déterminer si la fourniture de cette infrastructure est spécifique *de jure* ou *de facto*.[3848]

7.1024 De l'avis du Brésil, une infrastructure à laquelle l'accès est *de jure* ou *de facto* limité à certaines personnes ou entités ne constituerait pas, en temps normal, une "infrastructure générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Le fait qu'une infrastructure donnée est utilisée de manière dominante ou disproportionnée par certains utilisateurs (et que d'autres utilisateurs ne font l'objet d'aucune restriction en matière d'accès) n'empêcherait pas, en temps normal, de constater que l'infrastructure est "générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Le Brésil a estimé que le Groupe spécial devrait toutefois établir au cas par cas sa détermination sur le point de savoir s'il existe effectivement des limitations concernant l'accès.[3849]

Canada

7.1025 Le Canada partage l'avis des Communautés européennes selon lequel le terme "infrastructure" désigne les "biens et services de base qui, dans une société, sous-tendent ses résultats économiques".[3850] Il fait observer que le terme "general" (générale) a plusieurs sens ordinaires, le plus pertinent étant, à son avis, "*not specifically limited in application*; relating to a whole class of objects, cases, occasions, etc." (*dont l'application n'est pas spécifiquement limitée*; qui se rapporte à toute une catégorie d'objets, de cas, de circonstances, etc.).[3851] (pas d'italique dans l'original) Le Canada juge que, pour que l'application d'une chose passe de "générale" à non générale ou restreinte, la limitation doit être clairement spécifiée. Il estime que cette interprétation du terme "générale" est confirmée par l'historique de la négociation de l'Accord SMC. Il considère donc que lorsque les pouvoirs publics fournissent une infrastructure et ne limitent pas spécifiquement sa mise à la disposition du public, il n'y a pas de contribution financière aux fins de l'Accord SMC. De plus, le Canada fait valoir que le

[3847] Australie, réponse à la question n° 9 posée par le Groupe spécial aux tierces parties.

[3848] Brésil, réponse à la question n° 8 posée par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphes 13 et 14.

[3849] Brésil, réponse à la question n° 9 posée par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphe 15.

[3850] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 32, faisant référence à CE, PCE, paragraphe 714.

[3851] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 32, citant le *Shorter Oxford English Dictionary*, 5ème éd. (Oxford: Oxford University Press, 2002), pages 1081 et 1082, pièce CDA-1.

contexte étaye une interprétation large qui présume que l'infrastructure fournie par les pouvoirs publics est générale à moins que ces derniers n'en limitent spécifiquement l'utilisation de telle sorte qu'elle n'est pas mise à la disposition du grand public. À cet égard, le Canada fait observer que vu qu'elle figure à l'article premier de l'Accord SMC, cette exclusion est la seule dans ledit accord pour laquelle il est possible d'effectuer l'analyse juridique concernant l'application de l'Accord SMC à une mesure des pouvoirs publics sans examiner si la mesure confère un avantage. Deuxièmement, le Canada estime que le fait qu'une infrastructure générale est exclue montre que le but premier des rédacteurs était de garantir cette exclusion et non de garantir l'inclusion de certaines infrastructures. Enfin, il affirme que l'objet et le but de la disposition plus large étayent la présomption qu'une infrastructure fournie par les pouvoirs publics est générale, à moins que sa mise à disposition ne soit spécifiquement limitée.[3852]

7.1026 Le Canada fait valoir que parce que la détermination de l'existence d'une "subvention" et la détermination de la "spécificité" constituent des constatations bien distinctes et consécutives, il s'ensuit qu'une constatation au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) selon laquelle une infrastructure fournie par les pouvoirs publics n'est pas générale ne peut pas être assimilée à une constatation au titre de l'article 2.1 de l'Accord selon laquelle la subvention qui en résulte est spécifique, étant donné que cela introduirait une certaine redondance dans l'analyse. Par conséquent, le Canada considère que le critère pour déterminer la spécificité *de facto* énoncé à l'article 2.1 c) de l'Accord SMC n'est pas le critère pertinent pour une analyse au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) car l'application du critère de la spécificité *de facto* à l'infrastructure fournie par les pouvoirs publics et mise à la disposition du public donnerait lieu à des inégalités systémiques, au détriment des Membres dans lesquels l'absence de diversification économique au niveau national ou régional entraîne une utilisation dominante d'infrastructures fournies par les pouvoirs publics par certaines entreprises.[3853]

7.1027 Le Canada fait également valoir que les améliorations apportées à une infrastructure générale dont profite un nombre limité d'utilisateurs ne modifient pas le statut de cette infrastructure pour autant qu'elle demeure à la disposition générale du public. Il affirme que le public s'attend raisonnablement à ce que les pouvoirs publics maintiennent une infrastructure générale dans l'intérêt du public, et à ce que les améliorations apportées à une infrastructure générale dont profite initialement un seul utilisateur ou un nombre limité d'utilisateurs finissent souvent par profiter à des acteurs et activités économiques nouveaux qui n'avaient peut-être pas été prévus lorsque les améliorations ont été faites. Sur cette base, le Canada affirme que le États-Unis n'ont identifié aucune limitation concernant l'utilisation par le grand public des routes desservant le site industriel d'AéroConstellation à la suite des améliorations, ce qui donne à penser que celles-ci ne constituent donc pas "la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii).[3854] Le Canada fait observer que l'allongement de la piste de Brême fait intervenir des considérations différentes, car l'imposition à certaines entreprises de restrictions spécifiques concernant l'utilisation d'un élément distinguable de l'infrastructure pourrait, dans des circonstances appropriées, justifier un examen séparé de cet élément, qu'il soit ou non lié ou autrement rattaché à l'infrastructure générale.[3855] En revanche, le Canada estime que l'imposition à certains utilisateurs de limitations temporaires concernant l'utilisation de l'infrastructure n'enlève pas nécessairement à cette infrastructure son caractère général si l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que l'utilisation redevienne générale dans un avenir prévisible (par exemple dans le cas d'un contrat d'utilisation exclusive pendant un certain temps avant qu'une utilisation publique ne soit possible ou pendant une saison donnée au cours de laquelle une utilisation publique n'est pas possible). Un droit

[3852] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 32.
[3853] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphes 33 et 34.
[3854] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 36.
[3855] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 37.

temporaire d'utilisation exclusive peut toutefois nécessiter un examen indépendant pour déterminer si l'octroi lui-même de ce droit exclusif constitue la fourniture d'un bien (ou d'un service).[3856]

7.1028 Compte tenu de cette analyse, le Canada affirme qu'il devrait être présumé qu'une infrastructure fournie par les pouvoirs publics est une infrastructure générale, à moins que les éléments de preuve ne démontrent que les pouvoirs publics ont limité son utilisation exclusivement à certains utilisateurs; que l'infrastructure fournie par les pouvoirs publics dont ceux-ci ont réservé l'utilisation exclusive à certains utilisateurs n'est pas "générale" aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC; que le fait que certaines entreprises sont des utilisateurs importants ou dominants d'une infrastructure fournie par les pouvoirs publics ne prouve pas que cette infrastructure n'est pas "générale" aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC; et que l'infrastructure fournie par les pouvoirs publics qui est limitée à certaines entreprises peut quand même être "générale" aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) si les limitations concernant son utilisation sont temporaires et qu'il est probable que l'utilisation générale reprendra dans un avenir prévisible.[3857]

7.1029 En réponse à une question du Groupe spécial, le Canada a souligné que l'examen au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) était axé sur ce que les pouvoirs publics "fournissaient" effectivement à un bénéficiaire. Dans les cas où les pouvoirs publics ont fourni quelque chose de moins que des droits complets et exclusifs sur un élément d'infrastructure donné, la détermination sur le point de savoir si les pouvoirs publics ont fourni une contribution financière à un bénéficiaire devrait être axée non pas sur la totalité de l'infrastructure, mais sur la partie qui est effectivement fournie au bénéficiaire par les pouvoirs publics. Dans le cas des installations du Mühlenberger Loch, par exemple, le Canada estime que les contrats de location établissent ce qui a été fourni à Airbus et, partant, constituent un fondement approprié pour déterminer si Airbus a obtenu des conditions conformes à celles qu'elle aurait obtenues dans le cadre de locations commerciales comparables sur le marché existant.[3858]

Japon

7.1030 Le Japon considère que l'article premier de l'Accord SMC n'établit pas la présomption qu'une "infrastructure" est "générale" à moins qu'elle ne soit spécifiquement fournie à un nombre limité de personnes ou que son utilisation ne soit spécifiquement limitée à ces personnes. Il estime que le terme "spécifique", en tant qu'antonyme du terme "général", pourrait contribuer à éclairer la détermination sur le point de savoir si une infrastructure est "générale" aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii), compte tenu du sens ordinaire du terme "générale". Le Japon fait en outre observer que la notion de caractère "spécifique" n'exclut pas nécessairement la notion de "spécificité" énoncée à l'article 2 de l'Accord SMC.[3859]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1031 Nous commençons notre analyse par le texte du traité. Nous rappelons que l'article 3:2 du Mémorandum d'accord dispose que les Membres reconnaissent que le système de règlement des différends a pour objet de clarifier les dispositions des accords visés "conformément aux règles coutumières d'interprétation du droit international public". Il est généralement admis que l'article 31.1 de la Convention de Vienne sur le droit des traités ("Convention de Vienne")[3860] constitue une telle règle coutumière. Cet article dispose ce qui suit:

[3856] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 38.
[3857] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 39.
[3858] Canada, réponse à la question n° 9 posée par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphe 9.
[3859] Japon, réponse à la question n° 8 posée par le Groupe spécial aux tierces parties.
[3860] (1969) 8 International Legal Materials 679.

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

> "Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but."

7.1032 Nous rappelons en outre que, conformément à l'article 32 de la Convention de Vienne, si l'interprétation du texte d'une disposition conformément à l'article 31 de la Convention de Vienne laisse le sens de cette disposition "ambigu ou obscur" ou "conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable", il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation des traités au sens de l'article 32 de la Convention de Vienne.[3861]

7.1033 La partie pertinente de l'article premier 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 (dénommé dans le présent accord les "pouvoirs publics"), c'est-à-dire dans les cas où: …
>
> > iii) les pouvoirs publics fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale, ou achètent des biens; ...
>
> et
>
> b) si un avantage est ainsi conféré."

7.1034 Dans la présente affaire, il n'est pas contesté que les contributions financières alléguées en question ont été fournies par les "pouvoirs publics" au sens de l'article 1.1 a) 1). De plus, les Communautés européennes ne contestent pas que les mesures en question constituent la "fourniture" de "biens et de{} services", sous la forme d'une "infrastructure", au sens de l'article 1.1 a) 1) iii). Le désaccord entre les parties porte sur la signification d'une "infrastructure **générale**" dans le contexte de l'article 1.1 a) 1) iii), et en particulier sur les facteurs ou circonstances qui permettent de distinguer une infrastructure "générale" d'une infrastructure "autre{} qu'une infrastructure générale". Pour établir le cadre de notre analyse des faits en l'espèce, nous devons donc examiner d'abord le sens de l'expression "infrastructure générale".

7.1035 Le sens de l'expression "infrastructure générale" n'a été examiné en détail dans aucun différend soumis à l'OMC. Dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, l'Organe d'appel a souligné que ce n'était pas la fourniture d'une "infrastructure" en soi qui était exclue du champ d'une contribution financière au titre de l'article 1 a) 1) iii), mais la fourniture d'une "infrastructure générale", c'est-à-dire une infrastructure de nature "générale":

> "À l'article 1.1 a) 1) iii), la seule exception explicite au principe général voulant que la fourniture de "biens" par les pouvoirs publics se traduise par une contribution financière concerne le cas où ces biens sont fournis sous la forme d'une "infrastructure générale". Dans le contexte de l'article 1.1 a) 1) iii), tous les biens qui pourraient être utilisés par une entreprise à son avantage – y compris même les biens qui pourraient être considérés comme une *infrastructure* – doivent être considérés comme des "biens" au sens de cette disposition, à moins qu'ils ne constituent une infrastructure de nature *générale*."[3862] (italique dans l'original)

[3861] *Convention de Vienne*, article 32 a) et b).
[3862] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 60.

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

Toutefois, cette déclaration ne concerne pas directement la question fondamentale considérée en l'espèce, qui consiste à savoir comment déterminer si les infrastructures fournies par les pouvoirs publics considérées dans la présente affaire constituent des infrastructures "autres qu'une infrastructure générale" et, partant, s'il y a eu une contribution financière des pouvoirs publics.

7.1036 Les dictionnaires définissent le terme "infrastructure" (infrastructure) comme étant, entre autres: "installations and services (power stations, sewers, roads, housing, etc.) regarded as the economic foundation of a country" (installations et services (centrales électriques, égouts, routes, logements, etc.) considérés comme le fondement économique d'un pays)[3863], "underlying foundation or basic framework (as of a system or organization)" (fondement ou cadre de base (d'un système ou d'une organisation))[3864] et "system of public works of a country, state, or region" (travaux publics d'un pays, d'un État ou d'une région).[3865] Le terme "general" (général) est défini comme "including, involving, or affecting all or nearly all the parts of a (specified or implied) whole as a territory, community, organization, etc.; completely or nearly universal; not partial, particular, local, or sectional" (qui inclut, couvre ou affecte la totalité ou la quasi-totalité des parties d'un ensemble (spécifié ou implicite) comme un territoire, une collectivité, une organisation, etc.; totalement ou pratiquement universel; non partiel, particulier, local ou sectoriel)[3866] et "involving, applicable to, or affecting the whole; involving, relating to, or applicable to every member of a class, kind, or group" (qui couvre, est applicable à ou affecte l'ensemble; qui couvre, se rapporte ou s'applique à chaque membre d'une catégorie, d'une espèce ou d'un groupe).[3867] Nous estimons que l'expression "infrastructure **générale**", prise dans son sens ordinaire et naturel, désigne une infrastructure qui n'est pas fournie uniquement à une seule entité ou à un groupe limité d'entités, ou à leur profit, mais qui est mise à la disposition de la totalité ou la quasi-totalité des entités. À notre avis, cette interprétation est compatible avec le sens ordinaire du terme "générale" lorsqu'il est utilisé pour modifier le terme "infrastructure". Nous considérons toutefois qu'il est difficile voire impossible de définir la notion d'"infrastructure générale" dans l'abstrait.[3868]

[3863] *New Shorter Oxford English Dictionary* (1993).
[3864] Merriam-Webster Dictionary en ligne.
[3865] Merriam-Webster Dictionary en ligne.
[3866] *New Shorter Oxford English Dictionary* (1993).
[3867] Merriam-Webster Dictionary en ligne.
[3868] D'autres différends faisant intervenir des questions d'interprétation de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC n'ont pas non plus abouti à des définitions précises ou absolues de termes, dans l'abstrait. Ainsi, le Groupe spécial *États-Unis – FSC*, qui examinait la définition de l'expression "normalement exigibles" figurant à l'article 1.1 a) 1) ii), a fait observer, au paragraphe 6.7, que "l'application du concept "normalement exigibles" dans d'autres différends exigerait que les groupes spéciaux agissent **au mieux de leur jugement cas par cas**" et a indiqué ce qui suit au paragraphe 7.93: "Dans les sections précédentes, nous avons conclu que la question de savoir si des recettes abandonnées étaient "normalement exigibles" devait être tranchée sur la base d'un examen du traitement fiscal qui serait applicable "en l'absence" des mesures en question. Naturellement, comme dans d'autres domaines relevant de l'Accord sur l'OMC, l'application de ce critère exige que les groupes spéciaux agissent **au mieux de leur jugement cas par cas**". Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger"* ("*États-Unis – FSC*"), WT/DS108/R, adopté le 20 mars 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS108/AB/R (pas de caractères gras dans l'original). De même, dans l'affaire *États-Unis – DRAMS*, l'Organe d'appel a reconnu, au paragraphe 116, la difficulté que posait la formulation d'une définition précise et abstraite du membre de phrase "chargent … ou … ordonnent" dans le contexte de l'article 1.1 a) 1) iv) ("Il peut être difficile d'identifier **précisément, dans l'abstrait**, les actions des pouvoirs publics des types qui constituent une action de charger ou ordonner et celles pour lesquelles ce n'est pas le cas. La catégorie particulière dans laquelle on range l'action des pouvoirs publics n'est pas nécessairement déterminante. De fait, comme le reconnaît la Corée, dans certaines circonstances, une "orientation" donnée par des pouvoirs publics peut constituer une action d'ordonner. Dans la plupart des cas, on s'attendra à ce qu'une action de charger ou ordonner visant un organisme privé comporte une forme quelconque de menace ou de persuasion, qui pourrait elle-même servir d'élément de preuve de l'existence d'une action de charger ou

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

7.1037 Selon nous, l'existence de limitations, qu'elles soient *de jure* ou *de facto*, concernant l'accès à une infrastructure ou l'utilisation d'une infrastructure est très pertinente pour déterminer si cette infrastructure est une "infrastructure générale". Toutefois, nous ne sommes pas convaincus par l'argument des États-Unis selon lequel l'existence de limitations *de jure* ou *de facto* concernant l'accès ou l'utilisation est la **seule** considération juridiquement pertinente, et une considération qui sera toujours déterminante. Nous ne trouvons aucun élément étayant un tel critère dans le libellé de l'article 1.1 a) 1) iii), et nous ne voyons pas pourquoi d'autres considérations concernant la fourniture de l'infrastructure en question devraient être catégoriquement exclues de notre analyse. À notre avis, ces facteurs additionnels pourraient comprendre, entre autres, les circonstances dans lesquelles l'infrastructure en question a été créée ainsi que la nature et le type de l'infrastructure en question.

7.1038 Nous n'estimons pas, toutefois, que tous les facteurs additionnels sur lesquels les Communautés européennes s'appuient dans la présente affaire sont pertinents. Les Communautés européennes proposent trois facteurs qu'elles jugent pertinents pour déterminer si une infrastructure est "générale":

> "i) la teneur de l'octroi des pouvoirs publics se rapportant aux aménagements, installations et services de base requis pour soutenir le développement social et économique; ii) son objectif de politique publique et iii) le fait qu'elle est conçue pour être utilisée par le public en étant accessible au public, en facilitant l'accès des membres du grand public ou en fournissant des biens communs au public".[3869]

À notre avis, les deux premiers facteurs proposés par les Communautés européennes ne fournissent pas d'indications utiles pour distinguer une infrastructure générale d'une infrastructure qui n'est pas générale, et ne peuvent certainement pas être déterminants. La fourniture de toute infrastructure par les pouvoirs publics se rapportera généralement aux aménagements, installations et services requis pour favoriser le développement social ou économique de l'État, et aura un objectif de politique publique. En effet, on s'attendrait à ce que les pouvoirs publics ne s'engagent pas, en règle générale, à accorder des subventions spécifiques, que ce soit en fournissant une infrastructure ou autrement, sans avoir de tels objectifs. Ainsi, le fait de fonder sur ces considérations l'exclusion de l'infrastructure "générale" du champ des disciplines de l'Accord SMC déboucherait sur une exception qui réduirait à néant le principe auquel elle se rapporte, à savoir que la fourniture de biens ou de services **autres** qu'une infrastructure générale constitue une contribution financière des pouvoirs publics. Nous partageons également le point de vue des États-Unis, et estimons que l'expression "infrastructure générale" figurant à l'article 1.1 a 1) iii) ne peut pas être interprétée comme incluant toutes les infrastructures permettant de "réaliser un objectif de politique publique", parce que cela rendrait le terme "générale" superflu.

7.1039 Nous ne jugeons donc pas qu'il existe une forme ou un type d'infrastructure qui est intrinsèquement "générale" en soi. À titre d'exemple, selon nous, des ouvrages comme des voies ferrées ou des réseaux de distribution d'électricité ne constituent pas nécessairement une "infrastructure générale".[3870] En fait, la détermination sur le point de savoir si la fourniture du bien ou

---

ordonner. La détermination de l'existence d'une action de charger ou ordonner **dépendra des faits particuliers de la cause**."). (pas de caractères gras dans l'original, note de bas de page omise) Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les semi-conducteurs pour mémoire RAM dynamiques en provenance de Corée* ("*États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM*"), WT/DS296/AB/R, adopté le 20 juillet 2005.

[3869] CE, réponse aux questions n° 186 et 221 du Groupe spécial, paragraphes 148 et 555, respectivement.

[3870] Prenons l'exemple extrême d'une portion de voie ferrée de 2 kilomètres reliant une mine à une usine de traitement des minerais, qui sert à transporter des minerais bruts destinés à la transformation, sur un terrain appartenant à la société minière. Il nous semble évident que la fourniture d'une telle voie ferrée par les pouvoirs

du service en question constitue ou non une "infrastructure générale" doit être faite au cas par cas, compte tenu de l'existence ou de l'absence de limitations *de jure* ou *de facto* concernant l'accès ou l'utilisation, et de tous autres facteurs tendant à démontrer que l'infrastructure était, ou n'était pas, fournie uniquement à une seule entité ou à un groupe limité d'entités, ou réservée à leur usage. Ces facteurs peuvent toucher aux circonstances entourant la création de l'infrastructure en question, à l'examen du type d'infrastructure, aux conditions et circonstances de la fourniture de l'infrastructure, aux bénéficiaires de l'infrastructure ainsi qu'au régime juridique applicable à cette infrastructure, y compris les modalités et conditions d'accès à l'infrastructure et/ou les limitations concernant son utilisation. Si une évaluation des faits pertinents concernant ces facteurs démontre que l'infrastructure a été fournie à une seule entité ou à un groupe limité d'entités, nous sommes d'avis que cette infrastructure ne peut pas être considérée à bon droit comme "générale" et, par conséquent, relève de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, ce qui impose de poursuivre l'analyse afin de déterminer s'il existe une subvention.

7.1040 Nous reconnaissons que notre interprétation peut impliquer l'examen de faits qui peuvent être pertinents pour une détermination de spécificité au titre de l'article 2. Nous faisons toutefois observer que la question examinée aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) consiste à savoir non pas si les pouvoirs publics limitent l'accès à une subvention à certaines entreprises, mais s'ils fournissent un bien ou un service sous la forme d'une infrastructure générale et, partant, s'il existe ou non une contribution financière des pouvoirs publics, de sorte qu'il est possible qu'une subvention existe. À notre avis, le fait que des considérations similaires sont pertinentes pour l'examen distinct prévu à l'article 2 n'empêche pas qu'elles soient pertinentes pour déterminer si une infrastructure est "générale".

7.1041 Notre conclusion selon laquelle la détermination sur le point de savoir si la fourniture du bien ou du service en question constitue ou non une "infrastructure générale" doit être faite au cas par cas, eu égard à l'ensemble des faits et circonstances concernant les facteurs pertinents, découle du sens ordinaire des termes employés à l'article 1.1 a) 1) iii) et est étayée par l'examen du contexte immédiat de ces termes. Comme l'Organe d'appel l'a fait observer, l'article 1.1 a) 1) iii) porte sur la fourniture par les pouvoirs publics de biens qui pourraient être utilisés par une entreprise à son avantage. De plus, cette interprétation est compatible avec les articles 1.1 b) et 2 dans la mesure où elle ne brouille pas les éléments juridiques distincts que sont la "contribution financière", l'"avantage" et la "spécificité".[3871] Par ailleurs, l'article 1.1 a) 1) i) et l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC illustrent chacun des cas spécifiques de contributions financières au moyen d'exemples. Ainsi, l'article 1.1 a) 1) i) illustre le concept de "transfert direct de fonds" en précisant "par exemple sous la forme de dons, prêts et participation au capital social", et le concept de "transferts directs potentiels de fonds ou de passif" en précisant "par exemple des garanties de prêt". L'article 1.1 a) 1) ii) illustre le concept de "recettes publiques normalement exigibles {qui} sont abandonnées ou ne sont pas perçues" en précisant "par exemple dans le cas des incitations fiscales telles que les crédits d'impôt". L'absence d'exemples d'"infrastructure générale" nous donne à penser que les négociateurs de l'Accord SMC n'ont pas jugé qu'il était possible d'illustrer ce concept au moyen d'exemples concrets, sans quoi ils l'auraient fait, comme pour les autres concepts énoncés dans les deux dispositions précédentes. De plus, le fait qu'il est, selon nous, impossible dans la pratique de classer, dans l'abstrait, chaque type d'infrastructure en tant qu'infrastructure "générale" ou infrastructure "autre{} qu'une infrastructure générale" impose cette conclusion. Enfin, interpréter l'expression "infrastructure générale" de manière à exclure du champ de l'article premier l'infrastructure fournie à une seule entité ou à un groupe limité d'entités, ou à leur profit, est compatible avec l'objet et le but de l'Accord SMC, qui consistent, entre

---

publics ne peut pas être considérée à bon droit comme une "infrastructure générale" simplement parce qu'il s'agit d'une voie ferrée.

[3871] Ainsi qu'il a été mentionné, le simple fait que l'analyse distincte visée à l'article 2 peut impliquer un examen de faits identiques ou de facteurs similaires à ceux qui sont examinés pour déterminer si une infrastructure est "générale" ne rend pas, selon nous, l'article 2 inutile.

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

autres, à établir des disciplines sur le recours à l'intervention des pouvoirs publics sous la forme de subventions qui causent, ou peuvent causer, des distorsions du commerce international.[3872] À notre avis, la fourniture d'une "infrastructure générale" est exclue du champ des disciplines de l'Accord SMC parce que la nature générale de l'infrastructure remplissant les conditions requises implique l'absence d'une telle distorsion.

7.1042 Les Communautés européennes reconnaissent la pertinence des limitations "clairement spécifiées", ou des limitations spécifiées par les pouvoirs publics, concernant l'utilisation de l'infrastructure fournie pour la détermination sur le point de savoir s'il s'agit d'une "infrastructure générale".[3873] Ainsi, les deux parties semblent admettre que les limitations *de jure* concernant l'utilisation sont un facteur important et susceptible d'être déterminant pour établir si l'infrastructure fournie par les pouvoirs publics est une "infrastructure générale". Les Communautés européennes font toutefois valoir que le simple fait que le public n'utilise pas effectivement l'infrastructure fournie ou que l'utilisation est, dans les faits, limitée à une seule entité ne suffit pas pour que l'infrastructure en question soit une infrastructure autre qu'une infrastructure "générale".[3874] Elles estiment qu'il faut faire la distinction entre deux étapes: premièrement, les pouvoirs publics peuvent construire une infrastructure générale et, deuxièmement, les pouvoirs publics peuvent limiter l'utilisation de cette infrastructure générale à certaines sociétés. De l'avis des Communautés européennes, la deuxième étape peut rendre l'infrastructure non générale (en fonction d'une évaluation de l'avantage), mais n'invalide pas le fait que la première étape constitue la fourniture d'une infrastructure générale. Les Communautés européennes font valoir que la deuxième étape doit faire l'objet d'une évaluation indépendante[3875] parce que l'existence de limitations concernant l'utilisation de l'infrastructure fournie ou l'accès à celle-ci n'a pas d'incidence sur la nature générale de l'infrastructure.[3876] Les États-Unis soutiennent que lorsque les pouvoirs publics créent une infrastructure adaptée aux besoins particuliers d'une société et fournissent ensuite cette infrastructure à cette société pour qu'elle l'utilise de manière exclusive ou préférentielle, il ne s'agit pas d'une infrastructure générale et elle est assujettie aux règles de l'Accord SMC.[3877]

7.1043 Étant donné qu'à notre avis, il n'y a pas d'infrastructure intrinsèquement "générale" en soi – affirmation à laquelle il apparaît que les deux parties souscrivent[3878] –, il s'ensuit logiquement, pour

---

[3872] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, WT/DS70/R, paragraphe 9.119.

Nous relevons à cet égard que pendant la négociation de l'Accord SMC, les Communautés européennes ont proposé que les mesures touchant à l'éducation, à la culture, à la santé, à la protection sociale et à l'infrastructure générale soient traitées comme "ne donnant pas lieu à une action". Les Communautés européennes ont fourni la justification suivante:

"Les mesures prises dans ces domaines peuvent avoir des effets sur l'économie d'un pays et, par conséquent, sur l'économie internationale, mais ne sont habituellement pas des subventions car elles ne font que contribuer à fixer les termes et les conditions de l'environnement économique et commercial d'un pays. Elles ne modifient donc pas la position concurrentielle des entreprises."

Éléments du cadre de négociation, Communication de la Communauté européenne, MTN.GNG/NG10/W/31 (27 novembre 1989), page 9.

Nous estimons que les subventions qui "modifient ... la position concurrentielle des entreprises" causent effectivement, ou peuvent causer, des distorsions du commerce international et, par conséquent, entrent à bon droit dans le champ des disciplines de l'Accord SMC.

[3873] CE, DCE, paragraphe 333.

[3874] CE, DCE, paragraphe 333.

[3875] CE, DCE, paragraphe 340.

[3876] CE, DCE, paragraphe 340.

[3877] États-Unis, DCE, paragraphe 311.

[3878] Nous faisons observer à cet égard que les Communautés européennes ont mentionné les voies publiques en tant qu'"exemple par excellence d'un ouvrage d'"infrastructure générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC". CE, PCE, paragraphe 940. Les Communautés européennes font également valoir que la question de savoir s'il s'agit d'une infrastructure "de base" est pertinente, mais

nous, qu'il n'est pas possible de déterminer si telle ou telle infrastructure est ou non "générale" sans évaluer s'il existe des limitations *de jure* ou *de facto* concernant l'accès à l'infrastructure ou l'utilisation de celle-ci. À notre avis, cela tient au fait que le point de savoir si l'accès à l'infrastructure ou l'utilisation de celle-ci est effectivement limité constitue un facteur très pertinent pour déterminer si l'infrastructure en question est "générale". Nous ne sommes donc pas convaincus par l'argument des Communautés européennes voulant qu'une distinction doive être établie entre la "fourniture" d'une infrastructure au sens, selon ce que nous croyons comprendre, de la création de l'infrastructure en question et les limitations ultérieures concernant l'accès ou l'utilisation, et qu'il faille effectuer une analyse en deux étapes. Cela impliquerait que la nature "générale" d'une infrastructure est intrinsèque et que les circonstances entourant la fourniture de cette infrastructure ne modifient pas sa nature générale. Nous estimons toutefois que si une évaluation des circonstances entourant la création de l'infrastructure démontre que celle-ci a été fournie à une seule entité ou à un groupe limité d'entités, cela étaye la conclusion selon laquelle l'infrastructure créée n'est pas considérée à bon droit comme générale. À notre avis, c'est particulièrement vrai lorsque l'infrastructure en question a été créée pour répondre aux besoins particuliers de l'entité ou du groupe qui a le droit d'accéder à cette infrastructure ou de l'utiliser.

7.1044 Enfin, s'il est vrai, comme nous l'avons conclu, qu'il n'y a pas d'infrastructure "générale" en soi, il s'ensuit aussi logiquement, selon nous, que certaines infrastructures peuvent être "générales" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) à certains moments, mais pas à d'autres. Ainsi, nous considérons par exemple que les pouvoirs publics peuvent fournir une infrastructure qui n'est pas générale dans un premier temps à cause d'une utilisation ou d'un accès limité, mais peuvent par la suite autoriser le public à l'utiliser et à y avoir accès, de sorte qu'il s'agirait dès lors de la fourniture d'une infrastructure générale.[3879] La situation inverse peut également se produire – les pouvoirs publics peuvent fournir une infrastructure générale et par la suite en limiter l'utilisation ou l'accès, soit en permanence soit pour un certain laps de temps, pendant lequel l'infrastructure cesserait, selon nous, d'être une infrastructure "générale". Il conviendrait d'évaluer soigneusement ces situations en tenant compte de tous les faits pertinents dans chaque cas, afin de déterminer si l'infrastructure fournie en question est ou non générale, et si cette détermination change au fil du temps. Nous estimons donc que le point de référence approprié pour déterminer si les biens ou les services fournis sont "autres qu'une infrastructure générale" est le moment où a lieu l'acte de fourniture dont il est allégué qu'il constitue une subvention. Il peut s'agir du moment où l'infrastructure en question est créée, c'est-à-dire commence à exister, ou d'un moment ultérieur, celui où les conditions entourant la fourniture de cette infrastructure sont modifiées par les pouvoirs publics qui la fournissent. De plus, la détermination sur le point de savoir si les biens ou les services fournis sont "autres qu'une infrastructure générale" peut porter sur une période dont la durée est limitée ou indéterminée.[3880]

7.1045 Nous passons maintenant aux subventions alléguées concernant le site industriel du Mühlenberger Loch, l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême et les mesures connexes de lutte contre le bruit, ainsi que le site de la ZAC AéroConstellation. Nous examinons d'abord dans chaque

---

reconnaissent la pertinence de l'accès public. CE, réponse à la question n° 184 du Groupe spécial, paragraphe 131. Toutefois, nous ne considérons pas, d'une manière générale, que les Communautés européennes font valoir que certains types d'infrastructure constituent en soi une infrastructure générale. *Voir* CE, réponse à la question n° 186 du Groupe spécial, paragraphes 148 et 149.

[3879] Évidemment, il faudrait que de tels changements soient évalués en fonction des faits – il semble clair qu'un changement de pure forme ne peut pas être déterminant. Pour revenir à l'exemple extrême que nous avons donné plus haut dans la note de bas de page 3870, le simple fait que les pouvoirs publics fournissant la voie ferrée en question la mettent *de jure* à la disposition de tous ne changerait rien si, en fait, personne d'autre ne pouvait l'utiliser ou ne l'utilisait effectivement.

[3880] La fourniture d'une infrastructure dont l'utilisation ou l'accès est limité dans le temps peut compliquer l'évaluation de l'avantage, s'il y en a un, conféré par la mesure en question, mais il s'agit d'une question différente de celle qui consiste à déterminer si l'infrastructure est ou non générale.

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

cas la question de savoir si la mesure en question est une mesure d'infrastructure générale, auquel cas nous conclurons qu'elle ne constitue pas une contribution financière au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Toutefois, si nous concluons que l'une de ces trois mesures n'est pas une mesure d'infrastructure générale, nous examinerons ensuite le point de savoir si la subvention en question confère un avantage à Airbus, et dans la mesure où c'est pertinent, la spécificité.

c) Mühlenberger Loch

7.1046 Selon les États-Unis, lorsque Airbus a lancé l'A380, elle a décidé d'établir deux installations d'assemblage, l'une à Toulouse et l'autre à Hambourg, villes dans lesquelles elle avait déjà des installations existantes, de manière à mettre à profit les synergies avec ces installations. Les États-Unis affirment que les installations de Hambourg existantes, situées à Finkenwerder, n'offraient aucune possibilité réelle d'expansion, car le site était situé sur une péninsule bordée par l'Elbe et entourée de zones humides.[3881] Ils font valoir que la transformation d'une partie de ces zones humides du "Mühlenberger Loch" et du "Rüschkanal" en un site industriel, y compris la construction d'un système de protection contre les inondations, d'un quai équipé pour le transroulage, et d'autres installations et infrastructures dont Airbus avait besoin sur le site, ainsi que la fourniture de ce site à Airbus moyennant une rémunération moins qu'adéquate constituent une contribution financière qui confère à Airbus un avantage au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC qui est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

7.1047 Les Communautés européennes font valoir dans leur demande de décision préliminaire que la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis pour ce qui est de la subvention alléguée relative aux installations de Hambourg ne présente pas la spécificité requise concernant la mesure contestée. Elles considèrent que dans leur première communication écrite, les États-Unis persistent à ne pas révéler précisément la mesure qu'ils contestent.[3882] Elles soutiennent qu'il est malaisé de déterminer si les États-Unis sont préoccupés par la "création" du site industriel, c'est-à-dire la transformation des zones humides en un site industriel, ou par la "fourniture" du site à Airbus, y compris sa création et la rémunération perçue dont il est allégué qu'elle était inadéquate.[3883]

7.1048 Selon les Communautés européennes, le projet du Mühlenberger Loch comprenait trois éléments distincts: 1) la transformation de zones humides en terrains utilisables; 2) la construction de systèmes de protection contre les inondations; et 3) la construction d'installations spéciales sur les terrains utilisables aménagés. Les Communautés européennes affirment qu'on ne sait pas très bien laquelle de ces mesures est contestée par les États-Unis.[3884] À supposer que les États-Unis contestent la transformation des zones humides en terrains utilisables et la location de ces terrains et des installations spéciales à Airbus Allemagne, les Communautés européennes font valoir que la transformation des terrains humides en terrains utilisables et la fourniture de systèmes de protection contre les inondations constituaient une "infrastructure générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, et que ces mesures ne constituent pas une subvention.[3885] Elles font en outre valoir qu'Hambourg, en tant que propriétaire des terrains, perçoit d'Airbus Allemagne un loyer fondé sur le marché en contrepartie de la location des terrains et des installations spéciales, laquelle ne confère donc aucun avantage à Airbus Allemagne au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[3886]

[3881] États-Unis, PCE, paragraphe 423.
[3882] CE, PCE, paragraphe 746.
[3883] CE, PCE, paragraphe 747. Nous avons déjà expliqué pourquoi nous avons rejeté les arguments avancés par les Communautés européennes à cet égard dans notre décision préliminaire, *voir* les paragraphes 7.153, 7.155 et 7.158 ci-dessus.
[3884] CE, PCE, paragraphe 749.
[3885] CE, PCE, paragraphe 750.
[3886] CE, PCE, paragraphe 751.

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

i) Contexte factuel

7.1049 En 2000, la ville de Hambourg s'est engagée à transformer 20 pour cent des zones humides du Mühlenberger Loch et du Rüschkanal, situées à proximité des installations existantes d'Airbus à Finkenwerder, en terrains utilisables. Elle s'est également engagée à construire diverses installations spéciales sur les terrains aménagés, et a érigé des digues de protection contre les inondations.[3887] Elle a créé une société, appelée *Realisierungsgesellschaft GmbH* ("ReGe"), qui a été chargée de gérer le projet d'aménagement des terrains et les installations spéciales.[3888] Lorsque le projet a été achevé, elle a transféré la propriété des terrains et des installations à une entité d'État, appelée *Projektierungsgesellschaft Finkenwerder GmbH & Co. KG* ("ProFi").[3889] ProFi, en tant que détentrice des titres de propriété, et Airbus Allemagne ont conclu une série de contrats de location visant les terrains et les installations spéciales.[3890]

7.1050 Comme le Mühlenberger Loch était une réserve naturelle protégée, le gouvernement allemand, pour pouvoir entreprendre l'aménagement des terrains, était obligé de présenter une demande d'approbation du projet à la Commission européenne, ce qu'il a fait.[3891] Le 19 avril 2000, la Commission, sous réserve de la prise de mesures compensatoires, a approuvé le projet, en constatant qu'il était justifié par des raisons impératives d'intérêt public, y compris la création d'emplois.[3892] À titre de compensation, Hambourg a dû fournir des zones humides de remplacement ailleurs en Allemagne.[3893] Elle a également dû se défendre contre des poursuites intentées par des groupes environnementaux qui cherchaient à stopper le projet.[3894]

7.1051 Les travaux de drainage et de remblayage des terrains ont commencé en février 2001 et ont été effectués par étapes.[3895] La ville de Hambourg a augmenté la hauteur des digues entourant les installations existantes d'Airbus et a construit de nouvelles digues pour protéger les terrains aménagés.[3896] Elle a également construit des installations spéciales sur ces terrains, à savoir 1) un quai, 2) un système de vannes et de pompes, 3) un fossé de drainage, 4) des installations de transroulage, et 5) des *défenses*.[3897] Les Communautés européennes affirment que le coût total du remblayage, de la protection contre les inondations et des installations spéciales s'est élevé à 693,679 millions d'euros[3898] et que le chiffre cité par les États-Unis pour ces travaux {751 millions d'euros} est une estimation remontant à 2003 et maintenant périmée.

[3887] CE, PCE, paragraphes 752 et 753.

[3888] CE, PCE, paragraphe 753, citant Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 16/4734, pièce EC-545, page 12.

[3889] CE, PCE, paragraphe 753, citant Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 16/4734, pièce EC-545, page 12.

[3890] CE, PCE, paragraphe 753, citant Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 16/4734, pièce EC-545, page 13.

[3891] CE, PCE, paragraphe 754.

[3892] Décision de la Commission du 19 avril 2000, pièce EC-547 (RCC), page 3.

[3893] États-Unis, PCE, paragraphe 425, citant A REA, A380-Werkserweiterung im Mühlenberger Loch – Eine Bilanz, pages 20 et 23 (10 août 2004), pièce US-182.

[3894] États-Unis, PCE, paragraphe 425, citant *Injunction Sought in Germany's Highest Court to Stop Airbus' Destruction of Protected Habitat*, PR Newswire, Hamburg (25 avril 2001), pièce US-185.

[3895] CE, PCE, paragraphe 755.

[3896] CE, PCE, paragraphe 756.

[3897] CE, PCE, paragraphe 757. Hambourg a également fait des travaux d'allongement de la piste existante sur le site de Finkenwerder. *Id.* citant Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 16/4734, pièce EC-545, page 3.

[3898] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/4115, page 8, pièce EC-548.

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

7.1052 Comme nous l'avons fait observer plus haut, la ville de Hambourg – par l'entremise de ProFi – loue les terrains aménagés et les installations spéciales à Airbus Allemagne. Le contrat de location des terrains aménagés précise que la location est pour **[***]**.[3899] Il fixe un loyer annuel de 3,60 euros/m^2, devant être ajusté annuellement en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation en Allemagne. Le contrat de location prévoit une hausse graduelle du loyer total, au fur et à mesure de l'occupation par Airbus Allemagne des parcelles successives qui seront aménagées, la location de la première parcelle devant débuter le 1er octobre 2002 et la prise de possession de toute la zone étant prévue pour la fin de 2009.[3900] Étant donné que les terrains aménagés risquaient de s'affaisser légèrement, ce qui faisait qu'ils n'étaient pas entièrement utilisables sur-le-champ par Airbus Allemagne, une réduction initiale du loyer a été convenue, celui-ci devant être augmenté graduellement jusqu'à atteindre le montant total une fois l'affaissement terminé.[3901] Le loyer total de 5 156 588 euros par an ne sera donc atteint que graduellement.[3902]

7.1053 ProFi et Airbus Allemagne ont également conclu quatre contrats de location pour six installations spéciales.[3903] La durée de chacun de ces contrats est de 20 ans. Selon les Communautés européennes, le montant du loyer est fixé de manière à assurer à la ville de Hambourg un rendement de 6,5 pour cent sur son investissement dans chacune des installations, y compris un rendement des capitaux investis pour la partie de la durée de vie utile de chaque installation amortie pendant les 20 ans du contrat.[3904] Le loyer annuel pendant la période de 20 ans pour les installations spéciales s'élève à 5 619 200 euros et doit, là aussi, être ajusté à la hausse en fonction de l'inflation.[3905] Les Communautés européennes font valoir que les montants versés pour la location des terrains et des installations spéciales sont compatibles avec les conditions du marché à Hambourg.[3906]

ii) Arguments des parties

États-Unis

7.1054 Les États-Unis font observer que l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC inclut la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale parmi les types de mesures qui constituent des contributions financières. Ils font valoir que la fourniture du site à Airbus, y compris la transformation du Mühlenberger Loch en terrains adaptés à des installations de production de même que la mise en place et la fourniture d'un système de protection contre les inondations, d'un nouveau mur de quai, d'une piste allongée, d'autres installations et infrastructures sur le site, etc., constitue la fourniture de "biens ou de{} services autres qu'une infrastructure générale" et, partant, une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.[3907]

7.1055 Les États-Unis font également valoir que la fourniture du site de Hambourg-Finkenwerder à Airbus confère à celle-ci un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, parce que

[3899] Pièce EC-551 (RCC). **[***]**.
[3900] CE, PCE, paragraphe 760.
[3901] CE, PCE, paragraphe 761.
[3902] CE, PCE, paragraphe 761, citant Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/33, page 6, annexe 1, pièce EC-562.
[3903] CE, PCE, paragraphe 762. **[***]** Addendum n° 1, pièce EC-552 (RCC); **[***]** Addendum n° 3, pièce EC-554 (RCC); **[***]** Addendum n° 7, pièce EC-558 (RCC); **[***]** Addendum n° 8, pièce EC-559 (RCC).
[3904] CE, PCE, paragraphe 762, citant Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/33, pages 6 et 7, pièce EC-562.
[3905] CE, PCE, paragraphe 763, citant Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/33, page 7, pièce EC-562.
[3906] CE, PCE, paragraphes 764 à 771.
[3907] États-Unis, PCE, paragraphe 430.

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

Hambourg a créé un site que le marché n'aurait pas créé, et a fourni ce site à Airbus moyennant une rémunération moins qu'adéquate.[3908] Ils affirment que Hambourg a dépensé quelque 751 000 000 d'euros pour créer un site de 1,4 kilomètre carré (ou 1 400 000 mètres carrés), soit un investissement d'environ 536,43 euros par mètre carré. S'appuyant sur un rapport établi par la société allemande d'expertise immobilière Keunecke & Stoehr, les États-Unis affirment que la juste valeur marchande des terrains situés dans le voisinage immédiat du site de Hambourg en 2000, année où les pouvoirs publics ont décidé de créer et d'aménager le site, se situait entre 51,13 euros et 61,36 euros par mètre carré.[3909] Par conséquent, selon les États-Unis, les pouvoirs publics de Hambourg ont dépensé 751 000 000 d'euros pour créer un site qui valait entre 71 600 000 euros et 85 900 000 euros.[3910] Les États-Unis affirment qu'un investisseur commercial dans l'immobilier en Allemagne n'aurait pas fait un tel investissement et, partant, si Airbus avait voulu agrandir ses installations à Hambourg-Finkenwerder, elle aurait dû débourser les 751 millions d'euros pour créer le site elle-même, ce qui aurait considérablement augmenté le coût du projet d'A380.[3911] Les États-Unis font donc valoir que la décision des pouvoirs publics de Hambourg de créer le site et de le fournir à Airbus confère à celle-ci un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Ils font observer que dans un rapport de septembre 2000 qui a été présenté au Parlement de Hambourg, le gouvernement de Hambourg avait analysé le projet au regard des règles de l'OMC et conclu que le projet était une subvention.

> "Il est vrai que les améliorations apportées à l'infrastructure de la zone et sa location ultérieure à AI sont, en principe, une subvention au sens de l'article 1 1) iii) de l'Accord du GATT sur les subventions …"[3912]

7.1056 Les États-Unis affirment que leur approche de l'analyse de l'avantage conféré à Airbus par le projet de Hambourg est pratiquement identique à celle que la Commission européenne utilise pour déterminer si la vente d'un terrain constitue une aide publique conformément aux règles de l'UE sur

[3908] États-Unis, PCE, paragraphe 431.

[3909] États-Unis, PCE, paragraphe 432, citant Expert Opinion No. 27649/06, Benchmarks for Land Values concerning Hamburg Airbus Site "Mühlenberger Loch", Kreekslag 10, 21129 Hamburg Finkenwerder, 9 octobre 2006 (ci-après "rapport Keunecke"), pièce US-189. (La partie pertinente du rapport figure à la page 5, pièce US-189.) Les États-Unis font observer que Keunecke & Stoehr est l'un des bureaux d'expertise immobilière les plus respectés en Allemagne, dont les deux associés, MM. Klaus-Peter Keunecke et Eberhard Stoehr, ont été nommés en tant qu'experts publics assermentés par la Chambre de commerce de Berlin pour l'évaluation de parcelles aménagées et non aménagées, ainsi que de locations.

[3910] Les États-Unis font observer que 1,4 million de mètres carrés, avec le mètre carré valant entre 51,13 euros et 61,36 euros, valent entre 71 582 000 euros et 85 904 000 euros. États-Unis, PCE, note de bas de page 516. Ils font en outre observer que dans les propres rapports des pouvoirs publics de Hambourg, la valeur maximale des terrains créés par Hambourg était estimée à 61,35 euros par mètre carré, citant Hamburgische Bürgerschaft, Drucksache 16/4734, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, page 12 (5 septembre 2000), pièce US-183 (où il est expliqué que "toutes les parcelles qui seront par la suite louées, y compris celles qui appartiennent à la ville de Hambourg et celles qui doivent encore être achetées aux pouvoirs publics allemands, seront transférées à GmbH & Co. DG en tant que contributions en nature (juste valeur marchande d'environ 50 millions de DM basée sur une valeur foncière commerciale de 120 DM par mètre carré)"). Les États-Unis ont converti le montant en euros sur la base du taux de change officiel euro/DM. Pièce US-183.

[3911] De ce fait, les États-Unis affirment que la création du site s'apparente à un don de 665 à 679 millions d'euros à Airbus, étant donné qu'Airbus aurait déboursé 751 millions d'euros pour créer un site valant seulement entre 71,6 et 85,9 millions d'euros. États-Unis, PCE, note de bas de page 517.

[3912] États-Unis, PCE, paragraphe 441, citant Hamburgische Bürgerschaft, Drs. 16/4734, page 3 (dans la version allemande originale, "Bei der infrastrukturellen Herrichtung der Fläche und der anschliessenden Vermietung an AI handelt es sich {…} grundsätzlich {…} um eine Subvention im Sinne des Artikel 1 Absatz 1 (iii) des GATT-Subventionsübereinkommens"), pièce US-183.

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

les aides publiques.[3913] Dans l'affaire *Scott Paper SA Kimberly-Clark*, par exemple, la Commission a expliqué que la vente d'un terrain ne conférait pas d'avantage en vertu des règles de l'UE sur les aides publiques si:

> "un opérateur privé, se basant sur les possibilités de rentabilité prévisibles, abstraction faite de toute considération de caractère social ou de politique régionale ou sectorielle, avait investi dans ce terrain, puis revendu la parcelle au même prix que celui demandé par les collectivités locales."[3914]

Selon les États-Unis, lorsque les autorités de Hambourg se sont engagées à débourser 751 millions d'euros pour transformer une partie du site du Mühlenberger Loch en un site industriel, elles savaient que le projet générerait une perte de plusieurs centaines de millions d'euros, et que c'était une entreprise dans laquelle un opérateur privé ne se serait pas lancé. S'appuyant sur la décision rendue dans l'affaire *Scott Paper SA Kimberly-Clark*, les États-Unis font valoir qu'en permettant à Airbus de ne pas débourser les 751 millions d'euros elle-même, les autorités de Hambourg ont accordé une subvention qui a conféré un avantage à Airbus.[3915]

7.1057 Les États-Unis affirment qu'une autre façon de déterminer si les pouvoirs publics fournissent l'infrastructure moyennant une rémunération moins qu'adéquate consiste à déterminer si le loyer qu'Airbus paie dans le cadre du contrat de location permettra à Hambourg de récupérer son investissement majoré d'un taux de rendement fondé sur le marché. Selon les États-Unis, il est expliqué dans le rapport Keunecke que les investisseurs commerciaux dans l'immobilier en Allemagne s'attendent à obtenir un rendement annuel sur leur investissement net (y compris les frais financiers) variant entre 9 et 12 pour cent.[3916] Les États-Unis affirment que, pour obtenir même un rendement de 9 pour cent, Hambourg devrait demander à Airbus un loyer d'au moins 67,5 millions d'euros par an; pour obtenir un taux de 12 pour cent, il faudrait fixer le prix de location à plus de 90 millions d'euros par an.[3917]

7.1058 Dans leur première communication écrite, les États-Unis ont fait observer que les Communautés européennes et l'Allemagne avaient refusé de fournir une copie du contrat de location au facilitateur du processus prévu à l'Annexe V, de sorte qu'ils ne savaient pas à combien s'élevait précisément le loyer payé par Airbus, mais ils ont affirmé qu'il était "très peu probable" que Hambourg demande à Airbus un loyer proche du montant requis pour constituer une rémunération adéquate.[3918] À cet égard, ils ont cité une déclaration d'un ancien ministre de l'économie de

---

[3913] Les États-Unis font observer qu'une mesure des pouvoirs publics constitue une aide publique conformément aux règles des Communautés européennes sur les aides publiques lorsqu'elle "confère un avantage économique à un bénéficiaire", et ils affirment que la prescription imposant de montrer qu'une mesure "confère un avantage économique au bénéficiaire" est presque identique à la prescription de l'Accord SMC imposant de montrer qu'une contribution financière confère un "avantage" au bénéficiaire. Par conséquent, selon les États-Unis, une constatation de la Direction générale de la concurrence selon laquelle une mesure donnée est une aide publique équivaut à une constatation selon laquelle une mesure est une subvention au sens de l'Accord SMC. États-Unis, PCE, note de bas de page 518.

[3914] European Commission, Decision of July 12, 2000, Aid to Scott Paper SA Kimberly-Clark, OJ (2002) L 12/1, pièce US-190, paragraphe 149.

[3915] États-Unis, PCE, paragraphe 436, citant European Commission, Decision of July 12, 2000, Aid to Scott Paper SA Kimberly-Clark, OJ (2002) L 12/1, paragraphe 165 (non souligné dans l'original), pièce US-190.

[3916] États-Unis, PCE, paragraphe 438, citant le rapport Keunecke, pages 9 et 10, pièce US-189; *Immobilienstandort Metropolregion Hamburg: Die Logistikbranche boomt dank dem Hafen*, Frankfurter Allgemeine Zeitung (3 juin 2005) (expliquant que les investisseurs allemands s'attendent à ce qu'il leur faille 13 ans pour récupérer leurs investissements, à l'exclusion des frais financiers ou des bénéfices), pièce US-191.

[3917] États-Unis, PCE, paragraphe 438.

[3918] États-Unis, PCE, paragraphe 439.

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

Hambourg: "L'investissement ne serait en fait pas rentable sur la base du loyer seul. Il faut considérer les choses du point de vue de l'économie publique."[3919] Les États-Unis se sont également appuyés sur des rapports que le gouvernement de Hambourg avait présentés au Parlement de Hambourg vers la fin de 2003 et au début de 2006 au sujet de la création du site, dans lesquels il était dit que le gouvernement s'attendait à ce qu'Airbus verse un loyer total de 29 millions d'euros jusqu'en 2007, soit un loyer annuel variant entre 4,9 et 7,25 millions d'euros seulement, montant dont on peut dire qu'il est inférieur à un rendement annuel de 1 pour cent, avant inflation.[3920] Les États-Unis ont également fait observer, comme il est indiqué plus haut, que les pouvoirs publics de Hambourg avaient considéré le projet comme une subvention au sens de l'Accord SMC.[3921]

7.1059 Les États-Unis ont fait valoir que le refus des Communautés européennes et de l'Allemagne de fournir le moindre renseignement demandé par le facilitateur dans le cadre de la procédure prévue à l'Annexe V au sujet de la création du site, y compris les coûts totaux supportés par Hambourg pour créer le site; les modalités et conditions de toute vente ou location d'une partie du site à Airbus; et les renseignements concernant tous paiements effectués par Hambourg pour créer les installations implantées sur le site par Airbus, permettait logiquement de déduire que les renseignements auraient étayé l'allégation des États-Unis selon laquelle la mesure était une subvention spécifique. Ils ont suggéré que le Groupe spécial tire une telle déduction logique. De plus, ils ont laissé entendre que, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, le Groupe spécial aurait raison de tirer une déduction défavorable selon laquelle les renseignements non communiqués démontraient que la mesure était une subvention spécifique, et ils ont demandé que le Groupe spécial tire une telle déduction.[3922]

7.1060 En dernier lieu, les États-Unis affirment que les subventions sont spécifiques à Airbus au sens de l'article 2 de l'Accord SMC i) parce que les autorités de Hambourg ont construit le site de Hambourg-Finkenwerder conformément aux spécifications d'Airbus dans le but de fournir l'emplacement requis pour les installations d'assemblable de l'Airbus A380 (spécificité "en droit") et ii) parce qu'Airbus est la seule société implantée sur le site, qu'Airbus est la seule société qui peut utiliser le site (le site est entouré d'eau sur trois côtés et bordé par les installations d'Airbus existantes côté terre), et que les autorités de Hambourg ont exercé leur pouvoir discrétionnaire pour créer le site spécialement pour Airbus (spécificité "en fait").[3923]

Communautés européennes

7.1061 Les Communautés européennes estiment que l'aménagement des terrains du Mühlenberger Loch et du Rüschkanal n'entre pas dans le champ de l'Accord SMC. Elles soutiennent que la transformation de zones humides en terrains utilisables est une tâche habituelle des autorités publiques et constitue la fourniture d'une infrastructure générale, de sorte qu'elle n'entre pas dans le champ de l'article premier de l'Accord SMC.[3924] Les Communautés européennes affirment qu'en vertu de la constitution de Hambourg, le port a une importance spécifique pour la ville de Hambourg[3925], et elles font observer que "la loi sur le développement du port" (*Hafententwicklungsgesetz*) dispose que le développement du port est une tâche publique. Selon les Communautés européennes, les sites

[3919] États-Unis, PCE, paragraphe 439, citant *Airbus! Hark Bohm, Verlegen Bauer, Senator Uldall streiten beim Abendblatt,* Hamburger Abendblatt (mars 2003), pièce US-192, page 3.

[3920] États-Unis, PCE, paragraphe 440, citant Hamburgische Bürgerschaft, Drücksache 18/4115, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (18 avril 2006), pièce US-184, page 8; Hamburgische Bürgerschaft, Drücksache 17/3641, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (11 novembre 2003), pièce US-186, page 8.

[3921] États-Unis, PCE, paragraphe 441.

[3922] États-Unis, PCE, paragraphe 445.

[3923] États-Unis, PCE, paragraphe 444.

[3924] CE, PCE, paragraphes 775 à 778.

[3925] CE, PCE, paragraphe 777, citant le préambule de la Constitution de la Ville libre et hanséatique de Hambourg, pièce EC-569.

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

industriels sont rares à Hambourg et les terrains aménagés du Mühlenberger Loch sont un atout économique pour la ville, qu'ils soient utilisés par Airbus Allemagne ou par d'autres sociétés.[3926] Les Communautés européennes soutiennent qu'au moment de l'expiration ou de la résiliation du contrat de location passé avec Airbus Allemagne, Hambourg peut mettre les terrains à la disposition du public ou décider de les louer à un autre investisseur industriel, qui pourrait s'en servir, par exemple, comme terminal de conteneurs ou installation de chargement de wagons.[3927]

7.1062 Par conséquent, les Communautés européennes font valoir que l'allégation des États-Unis selon laquelle un investisseur sur "le marché" n'aurait pas créé les terrains aménagés est hors de propos parce qu'une société privée n'est pas tenue en vertu du droit public de réaliser certaines tâches, ni mandatée pour dépenser des ressources publiques en vue de la réalisation d'objectifs de politique publique.[3928] De plus, elles affirment que pour évaluer de tels projets, le coût et le rendement prévu en termes strictement monétaires ne revêtent pas une importance primordiale. Les pouvoirs publics peuvent décider de consacrer des ressources publiques plus ou moins importantes à des projets d'infrastructure générale, et de définir le rendement attendu autrement qu'en termes purement monétaires, par exemple en termes de création d'emplois. Selon les Communautés européennes, la question qui se pose au regard de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC consiste à savoir si les biens ou les services fournis se rapportent ou non à des objectifs d'infrastructure générale. La question de savoir si "le marché" aurait ou non créé un site similaire est dénuée de pertinence.[3929] De l'avis des Communautés européennes, la transformation par Hambourg de zones humides en terrains généralement utilisables n'a pas conféré d'avantage à Airbus.[3930]

7.1063 Les Communautés européennes font observer que la déclaration du Sénat de Hambourg selon laquelle la création et la location du site du Mühlenberger Loch constituent une subvention révèle la possibilité que Hambourg ait envisagé de louer les terrains aménagés à Airbus à un prix inférieur à celui du marché.[3931] Elles affirment cependant que le prix de location final correspond au loyer intégral des terrains sur le marché, et que la déclaration du Sénat est donc dépassée.[3932] Elles font également valoir que les règles de l'OMC relatives aux subventions et les règles des Communautés européennes sur les aides publiques ne sont pas les mêmes, de sorte que toute analogie entre la pratique des Communautés européennes en matière d'aides publiques et l'article premier de l'Accord SMC est inexacte.[3933] En particulier, les Communautés européennes rejettent l'affirmation des États-Unis selon laquelle "une constatation de la Direction générale de la concurrence selon laquelle une mesure donnée est une aide publique équivaut à une constatation selon laquelle une mesure est une subvention au sens de l'Accord SMC".[3934] Par conséquent, selon les Communautés européennes, l'invocation par les États-Unis de la décision rendue dans l'affaire *Scott Paper* est fallacieuse. En tout état de cause, les Communautés européennes font observer que la Commission n'a rendu aucune décision établissant que le projet de Hambourg constituait une aide publique en vertu des règles communautaires sur la concurrence.[3935] Elles affirment également que la situation dans l'affaire *Scott Paper* et celle du Mühlenberger Loch sont substantiellement différentes, car l'affaire *Scott Paper* ne portait pas sur des mesures d'infrastructure générale comme la création pure et simple de terrains, mais concernait plutôt la transformation d'un terrain agricole existant en un site industriel adapté aux

[3926] CE, PCE, paragraphe 778.
[3927] CE, PCE, paragraphe 778.
[3928] CE, PCE, paragraphe 779.
[3929] CE, PCE, paragraphe 780.
[3930] CE, PCE, paragraphe 781.
[3931] CE, PCE, paragraphe 782.
[3932] CE, PCE, paragraphe 782.
[3933] CE, PCE, paragraphe 784.
[3934] CE, PCE, paragraphe 786, citant États-Unis, PCE, paragraphe 434, note 518.
[3935] CE, PCE, paragraphes 784 à 787.

besoins de la société.[3936] Selon les Communautés européennes, au lieu de fournir une infrastructure générale, dans l'affaire *Scott Paper*, les autorités françaises ont agi en faveur d'une société spécifique à laquelle la propriété du site industriel sur mesure, y compris certains bâtiments destinés à l'usine, avait été transférée à un prix de vente qui ne couvrait pas les frais d'investissement. Aucun investisseur privé n'aurait agi de la sorte. Dans le cas du Mühlenberger Loch, toutefois, les Communautés européennes affirment que l'aménagement des terrains par Hambourg est une mesure d'infrastructure générale et que, pour ces mesures, il n'existe pas de marché sur lequel des investisseurs privés interviennent. Elles font en outre observer que Hambourg n'a pas vendu les terrains aménagés à Airbus Allemagne, mais demeure propriétaire des biens et conserve la possibilité d'utiliser les terrains aménagés à d'autres fins à l'expiration du contrat de location avec Airbus, et perçoit un rendement fondé sur le marché pour son investissement en louant les installations spéciales à Airbus.[3937]

7.1064 Les Communautés européennes font également valoir que la construction des systèmes de protection contre les inondations, c'est-à-dire les digues, constitue une infrastructure générale qui n'entre pas dans le champ de l'article premier de l'Accord SMC. Selon les Communautés européennes, les systèmes de protection contre les inondations jouent le rôle d'une infrastructure de base pour les citoyens de Hambourg, dans le cadre de la tâche publique de la ville consistant à assurer la sécurité de ses citoyens en les protégeant contre les catastrophes naturelles conformément à l'article 55 de la Loi relative aux eaux de Hambourg (*Hamburger Wassergesetz*).[3938] Les Communautés européennes affirment que les systèmes de protection contre les inondations qui ont été mis en place autour des terrains aménagés faisaient partie du programme fédéral et régional de protection contre les inondations mis en œuvre de 2000 à 2002.[3939] Selon elles, toutes les digues doivent être vues comme une mesure visant à protéger tous les habitants de Hambourg, et aucun avantage spécifique n'est conféré à des propriétaires pris isolément.

7.1065 Selon les Communautés européennes, le point de savoir si Hambourg a ou non accordé une subvention à Airbus Allemagne au sens de l'Accord SMC dépend uniquement des conditions auxquelles Hambourg a retiré au public l'utilisation des terrains publics aménagés du Mühlenberger Loch en les louant à une société privée.[3940] L'examen pertinent doit donc, selon les Communautés européennes, être axé sur les conditions de la location, et non sur les coûts liés à la création du site.

7.1066 Les Communautés européennes rappellent qu'un avantage n'est conféré que si le bénéficiaire a reçu une contribution financière à des conditions plus avantageuses que celles qu'il aurait pu obtenir sur le marché.[3941] Elles affirment qu'eu égard aux conditions prévues dans les contrats de location des terrains qui ont été conclus avec Airbus Allemagne, il n'existe pas de telles conditions avantageuses, et invoquent à cet égard l'avis émis à l'époque par le Comité d'experts en immobilier de Hambourg[3942], ainsi que le rapport Keunecke sur lequel les États-Unis se sont fondés.[3943]

[3936] CE, PCE, paragraphes 789 et 790, citant la European Commission, Decision of July 12, 2000, Aid to Scott Paper SA Kimberly-Clark, OJ 2002, L12, 1, pièce US-190, paragraphe 165.

[3937] CE, PCE, paragraphes 789 à 792.

[3938] CE, PCE, paragraphe 794, faisant référence à Hamburger Wassergesetz (Loi sur les eaux de Hambourg), pièce EC-575.

[3939] CE, PCE, paragraphe 795.

[3940] CE, PCE, paragraphe 781.

[3941] CE, PCE, paragraphe 798, citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157.

[3942] Les Comités d'experts en immobilier sont établis par une loi fédérale allemande. Le Comité d'experts de Hambourg publie des évaluations de la valeur marchande des biens immobiliers, à la demande de la ville de Hambourg ou de ses tribunaux. CE, PCE, paragraphes 766 et 767, pièce EC-567.

[3943] CE, PCE, paragraphe 798.

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

7.1067 Les Communautés européennes soulignent qu'à la demande de la ville de Hambourg, le Comité d'experts a conclu que la valeur des terrains industriels dans le voisinage était de **[***]**. Comme la superficie des terrains loués est d'environ 1 577 388 m^2, il s'ensuit que la valeur totale des terrains était d'environ **[***]**.[3944] Le Comité d'experts a ensuite conclu que **[***]** constituait un taux de rendement fondé sur le marché acceptable pour le contrat de location des terrains.[3945] Les Communautés européennes font observer que l'expert des États-Unis est arrivé à la même conclusion au sujet de la valeur des terrains, en concluant que cette valeur variait entre 1,13 euro/m² et 61,36 euros/m².[3946] Sur la base de ces chiffres, les Communautés européennes affirment qu'un loyer du marché s'élèverait à 3,70 euros/m^2 par an, ou 0,30 euro/m^2 par mois, ce qui, selon elles, correspond au loyer payé par Airbus Allemagne.[3947]

7.1068 Ainsi, selon les Communautés européennes, la différence entre les conclusions auxquelles le Comité d'experts est arrivé et la position des États-Unis découle d'hypothèses différentes concernant le taux de rendement de l'immobilier applicable, qui se situait entre 9 et 12 pour cent dans le rapport Keunecke, par opposition au taux de **[***]** fixé par le Comité d'experts. De l'avis des Communautés européennes, ces deux valeurs en pourcentage ne mesurent pas la même chose et ne peuvent pas être comparées directement, puisqu'elles découlent de deux définitions différentes du "rendement". Les Communautés européennes affirment que lorsque ces valeurs sont reformulées et exprimées dans les mêmes termes économiques, il y a très peu de différence entre elles. Toute différence qui subsiste est le résultat d'affirmations de M. Keunecke qui ne sont pas étayées ni pertinentes pour les terrains industriels et les installations dont il est question.[3948] Ainsi, les Communautés européennes font valoir que la différence entre les résultats du rapport Keunecke et leur position réside dans le point de vue des États-Unis selon lequel Hambourg devrait non seulement demander un juste prix pour la valeur actuelle des terrains, mais aussi récupérer l'ensemble des coûts supportés pour aménager le site.[3949] Elles estiment toutefois que cela est erroné car ces coûts se rapportent à la création d'une infrastructure générale et, par conséquent, n'entrent pas dans le champ de l'article premier de l'Accord SMC.[3950]

7.1069 Les Communautés européennes font en outre valoir que même si le Groupe spécial ne convient pas que l'aménagement des terrains était une mesure d'infrastructure générale, la différence entre les coûts supportés par Hambourg pour réaliser le projet et le loyer payé par Airbus Allemagne ne constitue pas un "avantage" au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, parce que le critère pertinent pour déterminer l'existence d'un avantage, c'est l'avantage conféré au bénéficiaire et non le coût pour les pouvoirs publics.[3951] Les Communautés européennes font observer que ces principes, qui sont énoncés dans la Partie V de l'Accord SMC, sont tout aussi valables en ce qui concerne la définition d'une subvention à l'article premier. La question qui se pose au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC est celle de savoir si une contribution financière confère un "avantage" à un bénéficiaire, par rapport à un point de repère du marché, et non celle de savoir si les pouvoirs publics

[3944] CE, PCE, paragraphe 801, citant Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg, Gutachten G 03.0058 M 21, 23 octobre 2003, pages 4 à 6, pièce EC-563 (RCC).

[3945] CE, PCE, paragraphe 804. Les Communautés européennes font observer que l'estimation de **[***]** coïncide avec les estimations annuelles établies par le Comité d'experts concernant la valeur des biens à Hambourg, en se référant à Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg, Der Grundstücksmarkt in Hamburg 2002, 2003, 2004, 2005, pièce EC-565, qui fixe à 6,2 pour cent le rendement moyen de l'immobilier dans le secteur pertinent. CE, PCE, note de bas de page 680.

[3946] CE, PCE, paragraphe 806.

[3947] CE, PCE, paragraphe 807.

[3948] CE, PCE, paragraphe 809.

[3949] CE, PCE, paragraphe 818.

[3950] CE, PCE, paragraphe 819.

[3951] CE, PCE, paragraphe 821, faisant référence à l'article 14 d) de l'Accord SMC et à la décision rendue par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*.

récupèrent les coûts engendrés par l'octroi de cette contribution financière.[3952] Les Communautés européennes font donc valoir que le point de repère du marché sert de plancher pour déterminer si une contribution financière constitue un avantage, mais sert aussi de plafond pour le montant de l'"avantage" dont l'existence peut être constatée au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[3953] Bien que les pouvoirs publics aient droit à un rendement fondé sur le marché, les Communautés européennes font valoir qu'ils peuvent uniquement obtenir un rendement fondé sur le marché pour la valeur du bien loué, qui peut ou non être inférieure à leur coût. Les Communautés européennes font néanmoins valoir que les pouvoirs publics peuvent obtenir des rendements sous la forme d'une hausse de l'emploi et d'autres rendements que ces investisseurs privés ne peuvent obtenir.[3954]

7.1070 Les Communautés européennes font valoir que l'approche des États-Unis ne tient aucun compte de ce point fondamental, et exigerait qu'Airbus Allemagne consente à payer à la ville un loyer beaucoup plus élevé que celui qu'exigerait le marché, compte tenu du coût de l'aménagement des terrains.[3955] Les Communautés européennes font valoir que cela revient, dans les faits, à recourir au critère du "coût pour les pouvoirs publics". Selon elles, les États-Unis jugent qu'indépendamment du contrat de location qui aurait pu être offert à Airbus Allemagne sur le marché, celle-ci devrait payer un loyer suffisant pour permettre aux pouvoirs publics de récupérer les coûts supportés pour créer les terrains aménagés, position qui, selon les Communautés européennes, repose sur le critère du "coût pour les pouvoirs publics" que l'Organe d'appel a rejeté. Les Communautés européennes demandent instamment au Groupe spécial de faire de même dans le présent différend.[3956]

7.1071 S'agissant des installations spéciales, les Communautés européennes font observer que Hambourg a également demandé au Comité d'experts d'examiner la compatibilité avec le marché du contrat de location des installations de quais.[3957] Le Comité d'experts a conclu que le loyer convenu pour les installations visées par le contrat de location des installations de quais était compatible avec le marché et, deuxièmement, que les autres conditions de ce contrat de location étaient compatibles avec le marché.[3958] Les autres contrats de location des installations spéciales étaient conçus sur le même modèle, et les Communautés européennes affirment qu'ils sont également compatibles avec le marché.[3959]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1072 Pour nous prononcer sur cet aspect des allégations des États-Unis, nous examinerons d'abord l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la transformation des zones humides du site du Mühlenberger Loch en terrains utilisables constitue une mesure d'infrastructure générale et, partant, ne constitue pas une subvention au titre de l'article premier de l'Accord SMC. Le postulat sur lequel repose l'argument des Communautés européennes est que les différents aspects de l'aménagement du site industriel doivent être analysés séparément, alors que les États-Unis considèrent le projet entier comme un tout intégré aux fins de l'analyse. Si nous concluons qu'une partie ou la totalité de la fourniture du site à Airbus n'est **pas** une mesure d'infrastructure générale,

---

[3952] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 155.

[3953] CE, PCE, paragraphes 823 et 824.

[3954] CE, DCE, paragraphe 1083, note de bas de page 326; CE, observations sur États-Unis – réponses aux questions n° 154 et 155 du Groupe spécial, paragraphe 164.

[3955] CE, PCE, paragraphe 826. Les Communautés européennes font observer que les États-Unis laissent entendre, au paragraphe 438 de leur première communication écrite, qu'Airbus Allemagne devrait verser un loyer annuel de 90 millions d'euros. CE, PCE, note de bas de page 687.

[3956] CE, PCE, paragraphe 826.

[3957] CE, PCE, paragraphe 828.

[3958] Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg, Gutachten G 03.0059 M 21, 23 octobre 2003, pièce EC-564 (RCC), page 4.

[3959] CE, PCE, paragraphes 829 à 845.

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

nous évaluerons ensuite si la contribution financière représentée par cette mesure confère un avantage à Airbus.

Infrastructure générale

7.1073 Comme nous l'avons conclu plus haut[3960], à notre avis, la question de savoir si la fourniture d'un bien ou d'un service constitue la fourniture d'une "infrastructure générale" ne peut être tranchée dans l'abstrait mais doit plutôt tenir compte de l'existence ou de l'absence de limitations *de jure* ou *de facto* concernant l'accès ou l'utilisation, et de tous autres facteurs tendant à démontrer que l'infrastructure était, ou n'était pas, fournie uniquement à une seule entité ou à un groupe limité d'entités, ou réservée à leur usage, qui peuvent inclure des facteurs touchant aux circonstances entourant la création de l'infrastructure en question, à l'examen du type d'infrastructure, aux conditions et circonstances de la fourniture de l'infrastructure, aux bénéficiaires de l'infrastructure, et au régime juridique applicable à cette infrastructure, y compris les modalités et conditions d'accès à l'infrastructure et/ou les limitations concernant l'utilisation de l'infrastructure. L'examen de ces facteurs dans la présente affaire nous amène à conclure que la fourniture du site du Mühlenberger Loch/Rüschkanal ne constitue pas une mesure d'infrastructure générale.

7.1074 Avant d'examiner ces facteurs, nous nous penchons sur la question soulevée par l'argument des Communautés européennes selon lequel le projet du Mühlenberger Loch était constitué de trois éléments distincts: 1) la transformation de zones humides en terrains utilisables, 2) la construction de systèmes de protection contre les inondations et 3) la construction d'installations spéciales, et selon lequel il faut considérer séparément ces trois éléments pour évaluer s'ils constituent la fourniture d'une infrastructure générale.[3961] À l'inverse, les États-Unis soutiennent que la création du site et sa fourniture à Airbus ne sont pas des opérations distinctes n'ayant rien à voir l'une avec l'autre, mais sont intimement liées.[3962] De l'avis des États-Unis, la location des terrains et des installations spéciales à Airbus ne peut pas être dissociée de la création des terrains, y compris la mise en place des systèmes de protection contre les inondations et la construction des installations spéciales, parce qu'il fallait d'abord créer les terrains pour que le reste du projet, y compris la construction des installations spéciales, puisse être mené à bien.

7.1075 D'après ce que nous croyons comprendre, les Communautés européennes ne soutiennent pas que l'aménagement des terrains a été effectué pour des raisons étrangères aux besoins d'Airbus et que, par la suite, de façon indépendante, les terrains ont été loués à Airbus. Elles n'ont pas présenté d'éléments de preuve qui donneraient à entendre que les autorités de Hambourg auraient entrepris l'aménagement des zones humides du Mühlenberger Loch et du Rüschkanal s'il n'avait pas été nécessaire d'aménager les terrains pour rendre possible l'expansion des installations existantes d'Airbus à Hambourg afin de permettre à Airbus d'y assembler l'A380. De fait, dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes reconnaissent que l'aménagement des terrains a été effectué pour répondre aux besoins d'Airbus en relation avec l'assemblage de l'A380.[3963]

7.1076 Les Communautés européennes font valoir que le fait que les autorités de Hambourg "savaient qu'Airbus serait le premier utilisateur des terrains nouvellement créés" n'est pas surprenant, et jugent que les États-Unis font erreur en accordant de l'importance à ce fait non contesté.[3964] Elles se

[3960] *Voir* l'analyse aux paragraphes 7.1036 à 7.1044 ci-dessus.
[3961] CE, PCE, paragraphe 748.
[3962] États-Unis, DCE, paragraphe 315.
[3963] "Hambourg est convenue ... de remblayer les zones humides adjacentes aux installations de Deutsche Airbus (dont la ville était propriétaire) afin d'y installer la {chaîne d'assemblage final} de l'A380". CE, DCE, paragraphe 1083.
[3964] CE, DCE, paragraphe 353.

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

réfèrent à la loi régissant le développement du port de Hambourg et laissent entendre que l'aménagement faisait partie de ce développement, mais reconnaissent que le site n'est pas, en fait, situé dans la zone portuaire telle qu'elle est définie dans ladite loi.[3965] Elles laissent également entendre que les terrains à vocation industrielle sont peu nombreux à Hambourg, ce qui signifie que l'aménagement des terrains est effectué dans le but général d'offrir des sites additionnels à vocation industrielle, et à vocation résidentielle.[3966]

7.1077 À notre avis, aucun de ces éléments n'appuie le postulat de base des Communautés européennes, selon lequel nous devons considérer comme des éléments distincts l'aménagement des terrains, la construction des digues et la location des terrains et des installations spéciales. Nous pensons comme les États-Unis que la location des terrains et des installations spéciales à Airbus ne peut pas être dissociée de la création des terrains, y compris la mise en place des systèmes de protection contre les inondations et la construction des installations spéciales, parce qu'il fallait d'abord créer les terrains pour que le reste du projet, y compris la construction et la location ultérieure des installations spéciales, puisse être mené à bien. Le simple fait que l'aménagement des terrains et la lutte contre les inondations sont des "tâche[s] habituelle[s] des autorités publiques, en tant que fournisseurs d'infrastructure générale"[3967] ne constitue pas une base suffisante pour conclure que ces éléments doivent être considérés comme étant distincts de la fourniture du site du Mühlenberger Loch à Airbus. En fait, l'argument des Communautés européennes à cet égard est quelque peu circulaire: parce que l'aménagement des terrains et la lutte contre les inondations sont, de l'avis des Communautés européennes, des mesures d'infrastructure générale, ils doivent être considérés séparément de la location des terrains à Airbus et, considérés séparément, ils constituent des mesures d'infrastructure générale. Toutefois, comme il vient d'être dit, malgré les arguments contraires des Communautés européennes[3968], il est clair pour nous que les États-Unis allèguent que toute l'opération consistant à créer et à fournir à Airbus un site industriel constitue la subvention alléguée, dont ils affirment qu'elle ne représente pas la fourniture d'une infrastructure générale.[3969]

7.1078 Nous estimons qu'aucune prescription juridique n'impose que nous séparions les divers éléments du projet aux fins de notre analyse et, de fait, les Communautés européennes n'en ont proposé aucune. De plus, nous ne sommes pas convaincus que les faits exigent que nous séparions les éléments comme les Communautés européennes le proposent. Il ressort clairement des éléments de preuve dont nous disposons que l'aménagement des terrains en question a été effectué dans le but de rendre l'expansion des installations existantes d'Airbus possible, et non dans un but indépendant. Par conséquent, il fait partie d'un projet intégré visant à fournir à Airbus un site adjacent à son site existant de Finkenwerder en vue de l'expansion de ses installations. Nous allons donc procéder à une analyse du projet tout entier en tant que mesure unique.

7.1079 Nous rappelons l'interprétation que nous avons donnée de l'expression "infrastructure générale"; nous avons conclu que l'expression "infrastructure **générale**", prise dans son sens ordinaire et naturel, désignait une infrastructure qui n'était pas fournie uniquement à une seule entité ou à un

---

[3965] CE, réponse à la question n° 93 du Groupe spécial, paragraphe 244. Les États-Unis mettent en avant des éléments de preuve indiquant que le site avait été spécifiquement exclu de la zone portuaire au moyen d'une modification apportée à la Loi en 1999, parce que la création de terrains en vue de l'expansion du site d'Airbus, selon les pouvoirs publics de Hambourg, n'était "d'aucune utilité pour le port". États-Unis, DCE, paragraphe 237, faisant référence à Hamburgische Bürgerschaft, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, Achtes Gesetz zur Änderung des Hafenentwicklungsgesetzes, hier: Änderung des Hafengebiets im Mündungsbereich des Rüschkanals und vor der Aufhöhungsfläche des Mühlenberger Lochs, Drs. 16/2646, page 1, pièce US-552.

[3966] CE, réponse à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphe 225.

[3967] CE, PCE, paragraphe 775.

[3968] CE, PCE, paragraphes 747 à 749.

[3969] *Voir* les paragraphes 7.153, 7.155 et 7.158 ci-dessus.

groupe limité d'entités, ou à leur profit, et qu'il n'y avait pas de type ou de forme d'infrastructure intrinsèquement "générale" en soi.[3970]

7.1080 Il ressort clairement des éléments de preuve dont nous disposons qu'on a aménagé les zones humides adjacentes aux installations existantes d'Airbus à Finkenwerder non pas simplement en sachant qu'Airbus serait le "premier utilisateur", ainsi que les Communautés européennes le font valoir, mais spécifiquement dans le but de permettre à Airbus de procéder à une expansion de ses installations existantes qui aurait été impossible sans la création des nouveaux terrains.[3971] La décision par laquelle la Commission des CE a approuvé le drainage des zones humides fait état de **[***]**.[3972] Les systèmes de lutte contre les inondations, c'est-à-dire la nouvelle digue, qui étaient destinés aux terrains aménagés n'auraient pas été mis en place s'il n'y avait pas eu d'aménagement. Bien que les Communautés européennes affirment que le système existant de protection contre les inondations pour les installations existantes d'Airbus à Finkenwerder était insuffisant, elles reconnaissent que le projet d'aménagement des terrains offrait l'"occasion d'améliorer" ces installations, conformément au programme 2002-2012 de protection contre les inondations pour l'Elbe.[3973] Les installations spéciales, le quai, les installations de transroulage, le système de vannes et de pompes, le fossé de drainage et les défenses s'inscrivent tous dans le cadre de la création d'un site industriel adapté à l'expansion des installations existantes d'Airbus. Il n'y a absolument aucun élément de preuve qui donne à penser que l'un ou l'autre de ces aménagements aurait été effectué à l'époque s'il n'avait pas été nécessaire pour permettre à Airbus d'agrandir ses installations existantes en vue de l'assemblage de l'A380 sur ce site.

7.1081 Nous ne doutons pas que les autorités de Hambourg poursuivaient un objectif d'intérêt public ou de politique publique en lançant ce grand projet. De fait, cela ressort clairement de la décision de la Commission des CE, qui a approuvé un projet qui allait détruire une réserve naturelle protégée en partie parce qu'il compenserait des pertes d'emplois à Hambourg et aurait un effet positif sur la situation économique et sociale de la région.[3974] Toutefois, le simple fait que les autorités de Hambourg agissaient dans l'intérêt public ne suffit pas à démontrer que le projet, à commencer par l'aménagement des terrains et y compris les autres éléments, soit la protection contre les inondations et les installations spéciales, constitue une infrastructure générale. Au contraire, comme nous l'avons relevé, il est de toute façon toujours probable que les autorités publiques s'appuieront sur des raisons de politique publique au moment d'accorder des fonds publics.

7.1082 Les Communautés européennes font également valoir que les terrains aménagés sont accessibles au public et peuvent avoir d'autres utilisations, ce qui, d'après leurs allégations, démontre que cet aspect du projet constitue la fourniture d'une infrastructure générale.[3975] Comme nous l'avons indiqué plus haut, nous ne jugeons pas approprié d'analyser séparément les éléments qui constituent la fourniture du site du Mühlenberger Loch. Toutefois, même si nous devions le faire, nous ne

[3970] *Voir* l'analyse aux paragraphes 7.1036 à 7.1044 ci-dessus.

[3971] *Voir* CE, DCE, paragraphe 1083. Nous notons, par ailleurs, que le 9 juillet 2004, la ville de Hambourg et Airbus Deutschland GmbH ont passé un contrat en vertu duquel Airbus s'engageait à effectuer tous les investissements nécessaires pour produire et livrer l'avion-cargo A380, y compris des investissements dans les bâtiments sur les terrains artificiels du Mühlenberger Loch nouvellement créés. De plus, Airbus convenait de louer les terrains requis à cette fin et de verser à Hambourg des dommages-intérêts, pour, entre autres, les investissements effectués pour fournir le site, si elle décidait en fin de compte de ne pas installer la production de l'A380 sur ce site. États-Unis, DCE, paragraphe 337, *voir* les pièces US-562, 563, 564 et 565.

[3972] Décision de la Commission du 19 avril 2000, pièce EC-547 (RCC).

[3973] CE, PCE, paragraphe 756. Les Communautés européennes ne fournissent pas d'éléments de preuve donnant à penser qu'une telle "amélioration" aurait été effectuée à l'époque si le projet tout entier n'avait pas été réalisé.

[3974] CE, PCE, paragraphe 754.

[3975] CE, réponse à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphes 227 à 229, 233 et 242 à 246.

constaterions pas que les arguments avancés par les Communautés européennes à cet égard sont convaincants. En ce qui concerne l'affirmation relative à l'accès du public, les Communautés européennes se fondent principalement sur des éléments de preuve photographiques pour faire valoir que le site est accessible par une route publique, le chemin de digue, qui sert de voie de circulation normale entre les installations d'Airbus et le village de Cranz, et ne traverse pas les installations d'Airbus.[3976] Toutefois, au mieux, le chemin de digue donne un accès limité au pourtour du site, et non aux terrains loués par Airbus.[3977] Fait plus pertinent, comme les Communautés européennes le reconnaissent, le chemin de digue ne peut être emprunté que par les employés d'Airbus et les fonctionnaires municipaux chargés d'entretenir la digue, du moins tant que les terrains sont loués à Airbus.[3978] Par ailleurs, les Communautés européennes n'ont pas réfuté les arguments des États-Unis au sujet de l'inadéquation du chemin de digue comme moyen d'accès au site, sauf à des fins limitées.[3979] La simple possibilité qu'à un moment donné à l'avenir, si Airbus ne loue plus les terrains, le site devienne accessible par un chemin de digue amélioré ne suffit pas, à notre avis, pour démontrer qu'une partie du projet du Mühlenberger Loch constitue une mesure d'infrastructure générale.

7.1083 S'agissant de l'affirmation selon laquelle d'autres utilisations sont possibles pour le site, les Communautés européennes font valoir que si le contrat de location passé avec Airbus était résilié, le site pourrait être loué à une autre société et, en particulier, pourrait servir de terminal de conteneurs.[3980] L'examen que nous avons fait du contrat de location du site nous amène à conclure que toute autre utilisation possible du site est, au mieux, une éventualité qui se produira dans un avenir assez éloigné.[3981] De plus, nous ne sommes pas convaincus par les arguments des Communautés européennes selon lesquels il existe d'autres utilisations pour le site. Les Communautés européennes s'appuient sur le plan d'utilisation des terrains de Hambourg (*Flächennutzunsplan*) pour faire valoir que l'utilisation du site n'est pas limitée aux sociétés aéronautiques[3982], et affirment qu'en raison de la rareté des terrains à Hambourg, le site constitue un atout précieux.[3983] Cependant, l'argument des Communautés européennes repose principalement sur le plan global d'utilisation des terrains et ne tient pas compte du plan subsidiaire de construction des terrains (*Bebauungsplan Finkenwerder 37*), qui, ainsi que le font valoir les États-Unis, impose des limitations concernant l'utilisation du site du Mühlenberger Loch à d'autres fins que les installations d'assemblage des aéronefs d'Airbus.[3984] Même s'il est vrai que ces plans peuvent être révisés par les autorités de Hambourg, cette possibilité n'est pas suffisante, à notre avis, pour corroborer le point de vue des Communautés européennes, et ne justifie pas la conclusion selon laquelle le site est disponible, au vrai sens du terme, en vue d'une utilisation par une entité autre qu'Airbus ou d'une utilisation autre que par des sociétés aéronautiques.[3985] De plus, le simple fait que les terrains sont un

[3976] Pièce EC-616.

[3977] Nous relevons que le contrat de location des terrains renferme deux clauses spécifiques ayant trait à l'accès au site par des parties autres qu'Airbus. Plus précisément, l'article 11.3 stipule que "le locataire doit autoriser des mandataires du bailleur ou des représentants des sociétés d'utilité publique, après entente préalable avec le locataire, à pénétrer dans la zone louée et à effectuer tous travaux jugés nécessaires (relevés, inspection de bâtiments, entretien, réparations, etc.)" et l'article 11.4 stipule que "les entrepreneurs de l'autorité responsable de la digue ou d'autres autorités responsables doivent avoir accès en tout temps, dans la zone louée, aux systèmes de protection contre les inondations pour ce qui touche à l'entretien de la digue et aux fonctions de protection de la digue". *Voir* la pièce EC-551 (RCC).

[3978] CE, réponse à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphe 229.

[3979] États-Unis, DCE, paragraphes 347 et 348.

[3980] CE, PCE, paragraphe 778, faisant référence à la pièce EC-571.

[3981] Le contrat de location, pièce EC-551 (RCC), précise que la location est pour **[***]**.

[3982] CE, réponse à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphe 233, pièce EC-617.

[3983] CE, réponse à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphe 225.

[3984] États-Unis, DCE, paragraphes 343 et 344 et références citées.

[3985] Nous relevons également que le fait que Hambourg a obligé Airbus à consentir au paiement de dommages-intérêts, y compris pour les investissements effectués sur le site requis par Airbus, si cette dernière

atout précieux n'ajoute rien à l'argument des Communautés européennes, en particulier compte tenu des éléments de preuve qui réfutent leur affirmation selon laquelle il y a une pénurie de terrains à vocation industrielle à Hambourg.[3986]

7.1084 Les circonstances entourant la création du site du Mühlenberger Loch, y compris tous les aspects examinés plus haut, nous montrent clairement que les autorités de Hambourg ne "savaient" pas simplement qu'Airbus serait le premier utilisateur du site, mais qu'elles ont réalisé le projet tout entier spécifiquement pour permettre à Airbus d'agrandir ses installations existantes. Le projet, y compris les installations spéciales, a été spécialement conçu pour Airbus, lui permettant d'agrandir ses installations existantes de manière à pouvoir bénéficier des synergies qui en résulteraient. Aucun autre bénéficiaire n'a été envisagé à quelque moment que ce soit – le projet a été réalisé exclusivement pour Airbus. De plus, les conditions des contrats de location, ainsi que la législation alors en vigueur qui régissait l'utilisation des terrains, limitent l'utilisation du site dans un avenir prévisible à Airbus. Compte tenu de ces faits, nous concluons que la création et la fourniture du site industriel du Mühlenberger Loch ne constituent pas la fourniture d'une infrastructure générale, mais bien une contribution financière sous la forme de la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale, au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Nous examinons donc maintenant si cette contribution financière a conféré un avantage à Airbus.

Avantage

7.1085 Les États-Unis affirment que la fourniture du site du Mühlenberger Loch confère un avantage à Airbus i) parce que les autorités de Hambourg ont créé un site que le marché n'aurait pas créé[3987], et ii) parce que le site est fourni à Airbus moyennant une rémunération moins qu'adéquate.[3988]

7.1086 Dans leur première communication écrite, les États-Unis ont identifié les coûts allégués du projet du Mühlenberger Loch et ont examiné la question de l'avantage sur la base des renseignements accessibles au public parce que, ainsi qu'ils l'ont fait observer, les Communautés européennes et l'Allemagne avaient refusé de fournir des renseignements, demandés par le facilitateur dans le cadre de la procédure prévue à l'Annexe V, au sujet de la création du site, y compris les coûts totaux supportés par Hambourg pour créer le site, de même que des renseignements sur les modalités et conditions de toute vente ou location du site à Airbus et des renseignements concernant tous paiements effectués par Hambourg pour créer les installations implantées sur le site par Airbus.[3989] Les États-Unis ont fait valoir que la déduction logique à tirer de ce refus était que les renseignements auraient étayé leur allégation selon laquelle la mesure était une subvention spécifique, et que le Groupe spécial aurait raison de tirer une déduction défavorable en ce sens conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V.

7.1087 Le paragraphe 7 de l'Annexe V dispose qu'un groupe spécial "devrait tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération d'une partie participant au processus de collecte de

---

décidait de ne pas installer les opérations d'assemblage de l'avion-cargo A380 à Hambourg, étaye la conclusion selon laquelle les autorités municipales n'envisageaient pas qu'il puisse y avoir d'autres utilisations pour le site nouvellement créé en dehors de l'expansion des activités d'Airbus existantes. États-Unis, DCE, paragraphe 337 et note de bas de page 411, faisant référence aux pièces US-562, US-563, US-564 et US-565.

[3986] Avant que la décision de créer le site du Mühlenberger Loch ne soit prise, trois autres sites de taille comparable avaient été envisagés à Hambourg. États-Unis, DCE, paragraphe 320. Cet élément étaye l'affirmation des États-Unis selon laquelle il n'y a pas de pénurie de terrains industriels et réfute donc la conséquence selon laquelle la création du site du Mühlenberger Loch était nécessaire pour des raisons autres que permettre à Airbus d'agrandir ses installations existantes à cet endroit.

[3987] États-Unis, PCE, paragraphes 431 à 436.

[3988] États-Unis, PCE, paragraphes 437 à 442.

[3989] États-Unis, PCE, paragraphe 445.

renseignements". Bien que les Communautés européennes n'aient pas fourni tous les renseignements demandés sur le projet du Mühlenberger Loch pendant la procédure prévue à l'Annexe V, elles ont, pendant la procédure du présent Groupe spécial, présenté des renseignements additionnels. Nous ne sommes donc pas face à une situation dans laquelle une partie n'a présenté aucun des renseignements demandés. Pour cette raison, nous ne pouvons tout simplement pas reconnaître, comme les États-Unis le suggèrent, que le fait de ne pas avoir présenté les renseignements demandés pendant la procédure prévue à l'Annexe V justifie que nous tirions une déduction défavorable à l'encontre des Communautés européennes. En fait, nous jugeons approprié d'examiner les éléments de preuve qui nous ont été présentés sur la question de l'avantage.

7.1088 Les États-Unis s'appuient sur des renseignements accessibles au public pour faire valoir que les autorités de Hambourg ont investi 751 000 000 d'euros dans la création et l'aménagement du site, y compris l'aménagement des terrains et la construction des digues et des installations spéciales. Ils affirment que Hambourg estimait que le coût total du projet serait de 693 700 000 euros[3990] mais que "{l}e service comptable de Hambourg avait critiqué cette estimation et prévu que le coût total pour Hambourg s'élèverait à 751 000 000 d'euros".[3991] Par contre, les Communautés européennes font valoir que ce montant représente une première estimation du coût du projet, et que le coût global du projet prévisible en 2006 était de 693 679 000 euros.[3992]

7.1089 Bien que les Communautés européennes aient maintenant présenté des renseignements sur le coût total de la création du site du Mühlenberger Loch qui n'avaient pas été présentés pendant la procédure prévue à l'Annexe V, les États-Unis continuent de faire valoir que les coûts réels se sont élevés à quelque 750 millions d'euros.[3993] Ils font valoir que l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle leur calcul repose sur une estimation antérieure périmée est erronée, et affirment que les Communautés européennes n'incluent pas certains coûts de financement intérimaire supportés par ProFi dont ils soutiennent qu'il devrait l'être compte tenu du rapport de la Cour des comptes sur lequel ils s'appuient.[3994] Nous pensons comme les États-Unis que les estimations des coûts des Communautés européennes ne comprennent pas les coûts de financement intérimaire de ProFi.[3995] Nous pensons en outre qu'il est approprié que ces coûts soient inclus dans le total. Conjugué au fait que les Communautés européennes n'ont pas présenté les renseignements demandés pendant la procédure prévue à l'Annexe V, nous jugeons donc approprié d'accepter l'affirmation des États-Unis, fondée sur les renseignements accessibles au public, selon laquelle le coût de l'aménagement du site du Mühlenberger Loch, y compris l'aménagement des terrains, la protection contre les inondations et les installations spéciales, s'est élevé à environ 751 millions d'euros. Le site est loué à Airbus au titre de plusieurs contrats de location des terrains et des installations spéciales pour une période de **[***]**. Le loyer total pour les terrains, qui ne sera atteint qu'après 2009, une fois que toutes les parcelles pourront être utilisées et que les réductions consenties pour cause d'affaissement auront été supprimées, sera de 5 619 588 euros par an, tandis que le loyer afférent aux

[3990] États-Unis, PCE, paragraphe 428, citant Hamburgische Burgerschaft, Drucksache 18/4115, Mitteilung des Senats and die Bürgerschaft (18 April 2006), pièce US-184, pages 11 et 12 (annexe 1) et 13 (annexe 2).

[3991] États-Unis, PCE, paragraphe 428, citant Hamburgische Burgerschaft, DRs. 17/2267, Report from the Audit Office to the Burgerschaft (19 February 2003), pièce US-188, page 155, paragraphe 385.

[3992] CE, PCE, paragraphe 758, citant Hamburgische Burgerschaft, Drucksache 18/4115, Mitteilung des Senats and die Bürgerschaft (18 April 2006), pièce EC-548, page 8.

[3993] États-Unis, DCE, note de bas de page 367 et paragraphes 352 et 356.

[3994] États-Unis, DCE, note de bas de page 439.

[3995] Dans son rapport, la Cour des comptes a relevé que les pouvoirs publics de Hambourg n'avaient pas inclus dans leurs renseignements sur les coûts certains coûts de financement intérimaire supportés par le promoteur public ProFi qui devraient être inclus. *Voir* Hamburgische Bürgerschaft, Jahresbericht 2003 des Rechnungshofs (2003 Annual Report of the Court of Auditors), Drs. 17/2267, paragraphe 385, pièce US-188.

installations spéciales est de 5 619 200 euros par an, ces deux montants pouvant faire l'objet d'ajustements compte tenu de l'inflation.

7.1090 Nous rappelons que l'article 1.1 b) de l'Accord SMC ne définit pas la notion d'"avantage". Toutefois, 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".[3996] Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont tous deux jugé que la base servant à faire cette comparaison était le marché. Ainsi, le Groupe spécial a fait observer ce qui suit:

> "une contribution financière ne confère un "benefit", c'est-à-dire un avantage, que si elle est fournie à des conditions plus avantageuses que celles que le bénéficiaire aurait trouvées sur le marché".[3997]

De même, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> "le marché constitue une bonne base de comparaison lorsqu'on détermine si un "avantage" a été "conféré", parce qu'on peut identifier la capacité d'une "contribution financière" de fausser les échanges en déterminant si le bénéficiaire a reçu une "contribution financière" à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché".[3998]

7.1091 Par conséquent, un avantage est conféré chaque fois qu'une contribution financière est accordée à un bénéficiaire à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché. S'agissant d'une contribution financière sous la forme de la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale, nous jugeons que la question qu'il convient d'examiner pour régler la question de l'avantage est celle de savoir si un opérateur du marché aurait, à l'époque, fourni le bien ou le service au bénéficiaire selon les mêmes modalités et conditions que celles de la fourniture en cause par les pouvoirs publics.

7.1092 À cet égard, les Communautés européennes font valoir qu'il est erroné d'évaluer l'avantage conféré à Airbus en fonction de la différence entre le coût du projet pour les pouvoirs publics de Hambourg et le loyer payé par Airbus pour le site.[3999] Les États-Unis ne contestent pas le postulat de base selon lequel le coût pour les pouvoirs publics n'est pas un fondement approprié pour évaluer l'avantage. Ils font toutefois valoir que les circonstances de l'affaire nécessitent un examen du montant total investi par Hambourg pour créer le site afin de déterminer l'existence et le montant de tout avantage. Les États-Unis font valoir qu'il ne s'agit pas d'une affaire dans laquelle les pouvoirs publics ont simplement loué une parcelle existante à Airbus. En fait, dans la présente affaire, les autorités de Hambourg ont spécifiquement créé les terrains nécessaires à l'expansion d'Airbus à côté de son site existant de Finkenwerder, et ont ensuite loué ces terrains à Airbus. Les États-Unis ne contestent pas, dans un premier temps, le fait que le loyer pour les terrains et les installations spéciales peut très bien correspondre à un point de repère du marché pour la location des terrains **existants** dans

---

[3996] 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.

[3997] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.112; rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 157 et 158; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des Communautés européennes*, paragraphe 102.

[3998] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157.

[3999] CE, PCE, paragraphe 820.

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

le secteur[4000], mais considèrent qu'il faut inclure l'investissement réalisé pour l'aménagement des terrains dans le calcul en l'espèce pour arriver à une estimation réaliste d'un point de repère du marché pour la valeur des **terrains spécifiques en question, qui doit refléter l'investissement dans les terrains**. De l'avis des États-Unis, un calcul du prix de location qui fait abstraction de l'investissement réalisé pour créer le site transforme en fait ce montant en un don consenti à Airbus.

7.1093 Les Communautés européennes, pour leur part, font valoir que Hambourg n'a pas créé un site industriel pour Airbus, mais "a effectué un simple aménagement des terrains"[4001], et a ensuite loué ces terrains à Airbus à un prix fondé sur le marché, et qu'aucun avantage n'a été de ce fait conféré à Airbus. Nous avons déjà rejeté l'argument selon lequel "un simple aménagement des terrains" n'avait pas à être considéré comme une subvention dans le présent différend, et nous examinons tout le projet du Mühlenberger Loch dans son ensemble. Par conséquent, nous estimons que l'investissement effectué par Hambourg pour faire exister le site est pertinent pour notre évaluation du point de savoir si un avantage a été conféré à Airbus. Cela ne constitue pas, comme le font valoir les Communautés européennes, une détermination du montant de l'avantage sur la base du coût pour les pouvoirs publics. En fait, nous jugeons que cela reflète simplement, dans les circonstances particulières de cette mesure, la base sur laquelle un opérateur du marché déterminerait le montant du loyer à percevoir pour cette parcelle particulière et, partant, le point de repère du "marché" approprié.

7.1094 Bien que les parties conviennent qu'en l'espèce, aucun investisseur commercial n'aurait réalisé le projet, il nous apparaît clairement que cela tient au fait que l'investissement requis pour aménager les terrains était disproportionné par rapport à d'éventuels rendements. Les parties sont, de façon générale, d'accord sur la valeur marchande des terrains industriels à Hambourg, et sur la valeur des terrains du Mühlenberger Loch – entre 71 600 000 euros et 85 900 000 euros, selon les États-Unis[4002], ou environ **[***]**, selon les Communautés européennes.[4003] Il est clair qu'un loyer fondé sur le marché pour des terrains de cette valeur est forcément beaucoup moins élevé que ne le serait un loyer fondé sur le marché pour un investissement foncier d'une valeur de 750 millions d'euros. De fait, les Communautés européennes ne laissent même pas entendre que le loyer payé par Airbus assure un rendement de l'investissement effectué pour aménager les terrains qui correspond à celui du marché. Pourtant, à notre avis, un opérateur du marché ayant investi 750 millions d'euros dans des terrains, soit en les achetant soit en les créant au moyen d'un aménagement, chercherait, en louant ce bien, à obtenir un rendement des capitaux investis. Dans le cas qui nous occupe, l'"investisseur" était représenté par les autorités de la ville de Hambourg, qui ont affecté des fonds publics à la création d'un actif que le marché n'aurait pas créé. Faire valoir, comme les Communautés européennes le font effectivement, qu'en l'espèce, on ne peut constater l'existence d'aucun avantage aboutirait, selon nous, à un contournement général du but fondamental de la discipline de l'Accord SMC relative aux subventions. De l'avis des Communautés européennes, plus une contribution financière des pouvoirs publics faussait l'attribution des ressources que le marché normalement réaliserait, moins on pouvait constater qu'il s'agissait d'une subvention.[4004] Ce résultat n'est pas acceptable car il pervertit un objectif fondamental de l'Accord SMC.

[4000] Les États-Unis avancent un deuxième argument, à savoir que le loyer est insuffisant par rapport à un point de repère du marché. Compte tenu de notre conclusion, nous n'estimons pas nécessaire d'examiner cet argument.

[4001] CE, DCE, paragraphe 357.

[4002] États-Unis, PCE, paragraphe 432, et pièce US-183.

[4003] CE, PCE, paragraphe 801, et pièce EC-563 (RCC), pages 4 à 6.

[4004] Les Communautés européennes font valoir qu'il y a des cas dans lesquels le coût peut servir de substitut au prix du marché. Toutefois, elles affirment que le coût ne peut être utilisé pour estimer les prix du marché que dans les cas où il est évident que les prix du marché généralement en vigueur au moment de l'investissement sont suffisants pour amener des investisseurs privés à réaliser le projet. Elles font valoir que le coût ne constitue pas une mesure fiable de la valeur marchande lorsqu'il est évident qu'aucun investisseur privé

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

7.1095 Les Communautés européennes font valoir que, pour que les États-Unis fassent valoir avec succès que le coût du projet devrait être pris en considération, ils doivent démontrer qu'en l'absence des actions des autorités de Hambourg, Airbus aurait aménagé les terrains elle-même, auquel cas les coûts supportés par la ville représenteraient les "économies" réalisées par Airbus.[4005] Bien que les Communautés européennes fassent valoir qu'Airbus ne l'aurait pas fait, il apparaît que cet argument repose dans une large mesure sur leur point de vue selon lequel l'aménagement de terrains est une tâche incombant aux pouvoirs publics, et qu'en l'absence de l'action menée par Hambourg pour aménager les terrains, Airbus aurait tout simplement localisé ses nouvelles installations ailleurs. Il est peut-être vrai que l'aménagement de terrains est le plus souvent réalisé par les pouvoirs publics, mais rien en principe n'empêcherait une partie privée de réaliser un tel projet et, partant, rien en principe n'aurait empêché Airbus d'aménager le site du Mühlenberger Loch pour son propre compte.[4006] Le fait que le coût du projet aurait pu convaincre Airbus de ne pas le réaliser et de localiser plutôt ses installations d'assemblage ailleurs, comme les Communautés européennes le font valoir, fait simplement ressortir, selon nous, le fait que l'aménagement de ces terrains comportait, comme les Communautés européennes elles-mêmes l'ont laissé entendre, un "coût d'aménagement qu'aucun investisseur sensé, y compris Airbus, n'aurait engagé pour des terrains dont Airbus n'avait pas besoin".[4007] Le fait qu'Airbus avait d'autres options, mais a décidé d'agrandir ses installations existantes à Finkenwerder une fois les terrains nécessaires mis à sa disposition, étaye donc notre point de vue selon lequel la contribution financière des autorités de Hambourg pour l'aménagement des terrains et la construction des installations spéciales à l'intention d'Airbus a conféré un avantage à la société.[4008]

7.1096 Enfin, les Communautés européennes font valoir qu'Airbus paie, pour les terrains et les installations spéciales, un loyer qui correspond aux taux du marché pour des terrains et des installations semblables à Hambourg et, partant, qu'aucun avantage n'est conféré à Airbus. Toutefois, l'argument des Communautés européennes repose sur leur point de vue selon lequel le volet du projet correspondant à l'aménagement des terrains ne constitue pas une contribution financière, que nous avons rejeté. Il est clair, et les Communautés européennes ne font pas valoir le contraire, que le loyer payé par Airbus pour les terrains aménagés et les installations spéciales n'assure pas un taux de rendement du marché pour la totalité de l'investissement effectué par les autorités de Hambourg pour créer le site du Mühlenberger Loch. Par conséquent, à notre avis, la question de savoir si le loyer payé par Airbus pour les terrains et les installations spéciales correspond au taux du marché pour la location de terrains industriels et d'installations existants à Hambourg n'est tout simplement pas pertinente pour notre analyse de l'avantage. Nous estimons que la subvention accordée par Hambourg en créant et en louant le site du Mühlenberger Loch a conféré un avantage à Airbus, dont le montant

---

ne réaliserait l'investissement parce que le loyer ou le prix requis pour assurer un rendement du marché est supérieur à la valeur marchande de l'actif en résultant. CE, observations sur États-Unis – réponse aux questions n° 154 et 155 du Groupe spécial.

[4005] *Voir* CE, DDONC, paragraphes 30 et 212.

[4006] Pour autant, bien entendu, que l'autorisation nécessaire ait été accordée pour la réalisation d'un tel projet. À notre avis, si Airbus avait voulu réaliser l'aménagement des terrains pour son propre compte mais n'avait pas obtenu la permission des autorités de Hambourg, et si ces dernières avaient ensuite réalisé le projet aux frais de l'État et fourni les terrains aménagés exclusivement à Airbus, cela démontrerait que la fourniture des terrains conférait un avantage car il serait évident que les pouvoirs publics avaient, par leur propre action, permis à Airbus d'économiser les dépenses d'aménagement des terrains.

[4007] CE, DDOC, paragraphe 20.

[4008] De plus, non seulement les autorités de Hambourg avaient tout intérêt à ce qu'Airbus maintienne ses activités sur le site existant, ce qui n'aurait peut-être pas été le cas si l'expansion requise aux fins du projet de l'A380 n'avait pas été possible, mais Airbus avait tout intérêt à localiser les activités de production de l'A380 sur le site, pour être sûre d'obtenir une AL/FEM des pouvoirs publics allemands. Les Communautés européennes reconnaissent que **[***]** était l'une des raisons pour lesquelles Airbus a mis sur pied deux sites de production, malgré le **[***]** déclaré qui en est résulté. CE, DCE, paragraphe 1079.

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

est équivalent à la différence entre le loyer effectif payé par Airbus pour les terrains et les installations en question et un taux de rendement raisonnable de l'investissement effectué par les autorités de Hambourg pour créer ces terrains et ces installations. Cet investissement était de beaucoup supérieur à la valeur du site reflétée dans les montants de location effectifs et, partant, selon nous, la fourniture du site a conféré un avantage très important à Airbus.

7.1097 Par conséquent, à notre avis, la conclusion selon laquelle la fourniture du site du Mühlenberger Loch à Airbus confère un avantage à Airbus, société pour le compte de laquelle le projet a été réalisé, et constitue de ce fait une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC est incontournable. Les Communautés européennes ne contestent pas que la fourniture du site était spécifique à Airbus. Comme Airbus est le seul utilisateur du site, qui avait été aménagé pour répondre à ses besoins, nous constatons que la subvention en question est spécifique à Airbus au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

d) Piste de l'aéroport de Brême

7.1098 Les États-Unis font valoir que la principale piste de l'aéroport de Brême a été allongée par les autorités allemandes en 1988 et 1989 pour qu'elle puisse accueillir les vols transportant les ailes d'Airbus fabriquées à Brême. Selon eux, les autorités ont allongé la piste compte tenu spécifiquement des exigences d'Airbus, et l'utilisation des parties allongées de la piste est réservée par règlement aux vols transportant des pièces d'Airbus. Les États-Unis soutiennent que la fourniture de la piste allongée à Airbus pour son usage exclusif moyennant une rémunération moins qu'adéquate est une contribution financière qui confère un avantage à Airbus au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC et qui est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.[4009]

7.1099 Selon les Communautés européennes, l'allégation des États-Unis n'identifie pas de manière adéquate le bénéficiaire présumé et n'entre pas dans le champ de l'Accord SMC.[4010] Les Communautés européennes font valoir que l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême et les mesures connexes de lutte contre le bruit constituent des mesures d'infrastructure générale et ne constituent donc pas une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[4011] Elles reconnaissent que le fait de permettre à Airbus uniquement d'utiliser toute la longueur de la piste allongée peut constituer la fourniture d'un service au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, mais elles soutiennent que l'octroi à Airbus du droit d'utiliser toute la longueur de la piste ne lui confère pas un avantage parce qu'Airbus verse pour cette utilisation des redevances conformes au barème général applicable à l'aéroport de Brême.[4012]

i) Contexte factuel

7.1100 Selon les Communautés européennes, les autorités allemandes exigent à chaque extrémité des pistes commerciales la présence d'une aire de sécurité qui consiste en une surface de 300 mètres dégagée de tout obstacle. À Brême, la mise en œuvre de cette exigence a entraîné le raccourcissement de la longueur utilisable de la piste.[4013] En mai 1988, l'autorisation d'allonger la piste de 300 mètres à chaque extrémité a été accordée.[4014] En conséquence, en 1989 et 1990, la piste a été allongée, passant des 2 034 mètres existants à 2 634 mètres.[4015] Dans le même temps, des mesures de lutte contre le

[4009] États-Unis, PCE, paragraphe 451.
[4010] CE, PCE, paragraphes 860 et 861.
[4011] CE, PCE, paragraphes 864 et 869.
[4012] CE, PCE, paragraphes 872 et 873.
[4013] CE, PCE, paragraphe 863.
[4014] CE, PCE, paragraphe 863. Senatsbeschluss du 31 mai 1988, pièce EC-577 (non-RCC).
[4015] Cela a entraîné, entre autres, le détournement du cours de la rivière Ochtum, qui passait à l'extrémité de la piste. Senatsbeschluss du 31 mai 1988, pièce EC-577 (non-RCC).

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

bruit ont été instituées.[4016] Il n'est pas contesté que, sauf en cas d'urgence, l'aviation générale ne peut utiliser que la piste de 2 034 mètres. L'utilisation normale de toute la longueur de la piste, y compris les 600 mètres rajoutés, n'est autorisée que pour les vols transportant les ailes d'Airbus venant de Brême.

7.1101 Le coût de l'allongement de la piste et des mesures de lutte contre le bruit a été supporté par la ville de Brême. Les États-Unis affirment que Brême a payé 40 millions de DM pour allonger la piste et 10 autres millions de DM pour les mesures de lutte contre le bruit.[4017] Les Communautés européennes contestent les montants en question, affirmant que Brême a payé **[***]** pour l'allongement de la piste et **[***]** pour la lutte contre le bruit.[4018]

ii) Arguments des parties

7.1102 Les États-Unis font valoir que l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême et la fourniture de la piste à Airbus pour son usage exclusif, y compris l'application de mesures de lutte contre le bruit, constituent la fourniture de biens et de services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, et confère un avantage à Airbus.[4019]

7.1103 Les Communautés européennes répondent en affirmant tout d'abord que la contestation des États-Unis est "excessivement vague" car elle n'identifie pas de manière adéquate le bénéficiaire présumé de la subvention alléguée. À cet égard, elles notent qu'à l'époque où la piste a été allongée, ni Airbus SAS ni Airbus Allemagne n'existaient.[4020] Nous rappelons nos constatations établissant, aux fins du présent différend, qu'"une contribution financière accordée à un partenaire d'Airbus ou une entité affiliée, ou à Airbus GIE, en relation avec la production d'un LCA d'Airbus, confère un avantage au consortium Airbus Industrie, en tant que producteur des LCA d'Airbus" et que les États-Unis ne sont pas tenus de démontrer "l'existence d'une "transmission" à Airbus SAS des avantages conférés par les contributions financières qui avaient été accordées au consortium Airbus Industrie".[4021] Nous concluons donc que les États-Unis ont identifié d'une manière suffisante le bénéficiaire de la subvention alléguée. Les Communautés européennes soutiennent également que cette mesure n'entre pas dans le champ temporel de l'article 5 de l'Accord SMC et était exemptée par antériorité en vertu de l'article 2 de l'Accord de 1992. Ces questions ont été examinées et les arguments formulés par les Communautés européennes à cet égard ont été rejetés dans notre décision préliminaire.[4022] Nous n'examinerons donc pas plus avant ces arguments dans la présente section.

7.1104 Fondamentalement, les Communautés européennes font valoir que l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême et les mesures connexes de lutte contre le bruit constituent des mesures d'infrastructure générale et ne constituent donc pas une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[4023] Elles font valoir que les allongements de piste relèvent "de

[4016] CE, PCE, paragraphe 863.
[4017] États-Unis, PCE, paragraphe 453, faisant référence à Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung) der Fraktion der SPD, Drucksache 12/194, paragraphe 13 (16 mai 1988), pièce US-195. Le Parlement de Brême a approuvé l'allongement de la piste et les dépenses y afférentes le 18 mai 1988. *Voir* Bremische Bürgerschaft, Plenarprotokoll, 18. Sitzung, 12. Wahlperiode, pages 1018, 1028 et 1032 (18 mai 1988), pièce US-196.
[4018] CE, PCE, paragraphe 864.
[4019] États-Unis, PCE, paragraphe 451.
[4020] CE, PCE, paragraphe 860.
[4021] *Voir* les paragraphes 7.192 à 7.200 ci-dessus.
[4022] *Voir* les paragraphes 7.88 à 7.105 (constatations sur les arguments relatifs au champ temporel) et les paragraphes 7.138 à 7.158 (constatations concernant le caractère adéquat de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis) ci-dessus.
[4023] CE, PCE, paragraphes 869 et 870.

la notion d'infrastructure générale", affirmant que Brême peut fournir des installations de transport modernes, y compris un aéroport, dont le bon fonctionnement dépend de questions de capacité, et que l'allongement de la piste pour répondre à la demande constitue donc la fourniture d'une infrastructure générale.[4024] Elles reconnaissent que le fait de permettre à Airbus uniquement d'utiliser toute la longueur de la piste allongée peut constituer la fourniture d'un service au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC[4025], mais elles soutiennent que l'octroi à Airbus du droit d'utiliser toute la longueur de la piste ne lui confère pas un avantage parce qu'Airbus verse pour cette utilisation des redevances conformes au barème général applicable à l'aéroport de Brême.[4026]

7.1105 Les États-Unis soutiennent que l'allongement de la piste et l'application de mesures de lutte contre le bruit ne constituent pas la fourniture d'une infrastructure générale.[4027] Ils font valoir que la ville de Brême a allongé la piste pour Airbus spécifiquement, afin de répondre à son besoin de transporter de grandes pièces, c'est-à-dire des ailes d'aéronef, par voie aérienne, vers d'autres installations d'Airbus situées ailleurs. Pour étayer leur argument, les États-Unis s'appuient, entre autres, sur des déclarations faites au Parlement de Brême qui qualifiaient la piste de "piste réservée à une compagnie", Airbus.[4028] Ils font en outre valoir que l'utilisation de toute la longueur de la piste allongée est limitée à Airbus par règlement.[4029] À cet égard, les États-Unis citent, entre autres, une ordonnance du Tribunal administratif de Brême qui limite l'utilisation de toute la longueur de la piste à certains types d'aéronefs transportant du fret constitué par les ailes destinées à l'Airbus A330/A340 et à des modèles futurs.[4030]

7.1106 Les Communautés européennes reconnaissent que l'utilisation de la piste est soumise à des limitations, mais elles font valoir que ces limitations sont fondées sur des préoccupations

---

[4024] CE, PCE, paragraphe 870.

[4025] CE, PCE, paragraphe 872.

[4026] CE, PCE, paragraphe 873. Les Communautés européennes font valoir que les redevances pour l'utilisation de la piste sont fondées sur des critères objectifs (tels que le poids et le type de l'aéronef, le nombre de passagers). Selon elles, le fait que les redevances ne sont pas calculées sur la base de la longueur de la piste utilisée par un avion ne veut pas dire qu'Airbus devrait verser une redevance additionnelle simplement parce qu'elle utilise toute la longueur de la piste. Elles affirment qu'il y a un lien entre le poids de l'aéronef et l'utilisation de la piste allongée parce que les aéronefs plus lourds ont besoin de pistes plus longues. Autrement dit, les Communautés européennes font valoir que parce que les redevances sont en partie perçues sur la base du poids de l'aéronef, Airbus verse une redevance plus élevée lorsqu'elle utilise la piste allongée pour faire atterrir des aéronefs plus lourds. CE, réponse à la question n° 96 du Groupe spécial, paragraphe 257.

[4027] États-Unis, DCE, paragraphe 416.

[4028] États-Unis, PCE, paragraphe 451, citant Bremische Bürgerschaft, Plenarprotokoll, 18, Sitzung, 12, Wahlperiode (18 mai 1988), page 1016 (indiquant également que les dépenses équivalent à une subvention de 250 000 DM par décollage), pièce US-196; Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung) der Fraktion der SPD, Drucksache 12/194 (16 mai 1998), pièce US-195.

[4029] États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 153, faisant référence à la décision du Tribunal administratif de Brême concernant les restrictions d'utilisation de la piste allongée, qui dispose que celle-ci ne peut être utilisée que pour les décollages et uniquement pour acheminer du fret aérien constitué par les ailes des aéronefs A330 et A340 d'Airbus, et des versions ultérieures, et seulement au moyen du Guppy/Super Guppy Aero Spaceliner 377 ou d'aéronefs dont les niveaux de bruit ne dépassent pas ceux de ces modèles. *Voir* les pages 9 à 13 de la décision, pièce EC-578, et les pages 9 à 12 de la traduction en langue anglaise fournie par les Communautés européennes, et Verwaltungsgericht Bremen (Administrative Court) (20 December 2001), Case No. 2K 2787/00, pièce US-199, page 3.

[4030] États-Unis, PCE, paragraphe 451, faisant référence à la description donnée dans Verwaltungsgericht Bremen (Administrative Court) (20 December 2001), Case No. 2K 2787/00, pièce US-199, page 3; *voir aussi* les cartes publiées par l'agence allemande de contrôle aérien, Deutsche Flugsicherung, dans l'AIP allemande (14 et 28 octobre 2004), pièce US-193; *voir aussi* http://www.fluglaerm.de/bremen/flughafenvertrag _seite_1.htm pour l'historique de l'allongement de la piste, pièce US-194. *Voir aussi* États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 152.

environnementales relatives à l'accroissement du trafic aérien et de la pollution, ainsi que sur des préoccupations liées au bruit.[4031] Elles reconnaissent également qu'en décidant d'allonger la piste, le Sénat entendait permettre à Airbus d'utiliser la piste allongée pour transporter des pièces de façon à assurer le maintien dans la région d'un site d'Airbus et des 500 emplois qui y étaient associés.[4032] Cela étant, les Communautés européennes reconnaissent que le fait de permettre à Airbus uniquement d'utiliser toute la longueur de la piste allongée peut constituer la fourniture d'un service au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[4033] Cependant, elles soutiennent que ce droit ne confère pas d'avantage à Airbus parce que celle-ci verse pour cette utilisation des redevances conformes au barème général applicable à l'aéroport de Brême.[4034] Elles affirment aussi que dans la pratique, la piste allongée peut être utilisée par n'importe quel aéronef dans des cas d'urgence, comme des décollages interrompus et des atterrissages d'urgence, peut être utilisée pour le transport de pièces et de composants par l'industrie aérospatiale et, dans des cas particuliers, peut être utilisée par une compagnie aérienne privée.[4035] Elles affirment donc que tous les usagers de l'aéroport de Brême peuvent bénéficier de l'allongement de la piste.[4036]

7.1107 Les États-Unis font valoir que l'utilisation de la piste allongée est limitée de droit à Airbus pour le transport de pièces d'aéronef, faisant premièrement référence à la décision des pouvoirs publics de Brême d'allonger la piste.[4037] Ils soutiennent que dans cette décision, les pouvoirs publics de Brême ont explicitement rejeté la possibilité que la piste allongée puisse servir à des activités de transport aérien générales sans lien avec Airbus. Deuxièmement, ils font référence à la décision rendue en décembre 2001 par le Tribunal administratif de Brême, qui confirmait que l'utilisation de la piste allongée était limitée à Airbus et uniquement pour le transport des ailes de l'A330/A340 ou de modèles futurs.[4038] Les États-Unis soutiennent que, contrairement à ce que les Communautés

---

[4031] Les Communautés européennes notent qu'en janvier 1989, Brême a conclu un contrat avec la société de l'aéroport de Brême dans le but de réduire de façon permanente le bruit et la pollution causés par l'allongement de la piste, contrat qui régit l'utilisation de la piste allongée. Suite à une plainte pour utilisation de la piste allongée contrairement aux restrictions applicables, le Tribunal administratif de Brême a confirmé en décembre 2001 les restrictions d'utilisation, obligeant la ville de Brême à ne pas utiliser la piste allongée au-delà du niveau convenu. CE, PCE, paragraphes 865 à 867, faisant référence à Verwaltungsgericht Bremen, Az.2 K 2787/00, pages 5 à 13, pièce EC-578, et Oberverwaltungsgericht Bremen Az 1A159/02, page 1, pièce EC-579.

[4032] CE, PCE, paragraphe 872.

[4033] CE, PCE, paragraphe 872.

[4034] CE, réponse à la question n° 96 du Groupe spécial, paragraphe 257. *Voir* la note de bas de page 4026 ci-dessus.

[4035] CE, PCE, paragraphe 868.

[4036] CE, PCE, paragraphe 868.

[4037] États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 153, faisant référence à Senatsbeschluss du 31 mai 1988, pièce EC-577, paragraphes 1 et 3 (traduction en langue anglaise fournie par les Communautés européennes).

"({1.} Le Sénat entérine par la présente sa décision du 8 mai 1973 selon laquelle après le rétablissement de la disponibilité totale de la piste existante de 2 034 mètres de long, l'aéroport de Brême satisfait dûment aux conditions requises pour assurer la sécurité des opérations aériennes et permettre son intégration optimale dans le réseau d'opérations intérieur et européen au moyen de vols court et moyen courrier, à l'exception de restrictions mineures relatives à la capacité d'emport. Le refus d'allonger la piste existante aux fins du trafic aérien général reste à la base de la politique de l'aéroport de Brême et est toujours la condition du maintien de sa licence d'exploitation sous sa forme révisée du 7 février 1985. … {3.} Le Sénat décide, afin d'assurer le maintien à long terme des opérations d'assemblage des ailes d'Airbus à Brême et de préserver les 500 emplois qui dépendent de ces activités, d'allonger la piste en dur vers l'ouest et vers l'est de l'aéroport de 300 mètres dans chaque direction d'ici à l'été de 1990 exclusivement pour permettre le décollage de Super Guppy ou d'avions de transport aussi silencieux assurant des vols de liaison entre les usines de MBB."

[4038] États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 153:

européennes affirment, le plaignant dans la présente affaire était préoccupé par le fait que les restrictions d'utilisation, à savoir le fait de limiter l'utilisation au transport des ailes d'Airbus, n'avaient pas été, et risquaient à l'avenir de ne pas être, rigoureusement appliquées.[4039] Troisièmement, les États-Unis font référence à l'adoption par le Parlement de Brême d'une motion réaffirmant que l'allongement de la piste avait été réalisé exclusivement pour permettre à Airbus de transporter des ailes d'Airbus.[4040]

7.1108 En réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes ont confirmé que l'utilisation de toute la longueur de la piste allongée est "actuellement permise à certains avions-cargos d'Airbus seulement et non à d'autres compagnies".[4041] Les Communautés européennes ont noté que les conditions générales d'utilisation de la piste de l'aéroport de Brême, y compris des parties allongées, sont énoncées dans le contrat de janvier 1989 conclu entre la ville de Brême et la société de l'aéroport (la "*Flughafenvertrag*"), et que pendant les travaux d'allongement de la piste, Brême s'est engagée à n'utiliser la piste allongée que conformément aux restrictions d'utilisation convenues. Il ne peut être dérogé à ces restrictions qu'avec le consentement des voisins concernés, sauf en cas d'urgence.[4042]

"Les restrictions d'utilisation indiquées aux numéros 1 à 4 ci-après disposent, entre autres, que la piste spéciale ne peut être utilisée que pour les décollages et uniquement pour acheminer du fret aérien constitué par les ailes des modèles A330 et A340 d'Airbus et des versions ultérieures, et seulement au moyen du Guppy/Super-Guppy Aero Spaceliner 377 ou d'aéronefs dont les niveaux de bruit ne dépassent pas ceux de ces modèles. Le décret d'application du Sénateur chargé des questions de construction, qui est conforme à la décision, a été publié le 14 janvier 1992. Par la suite, la piste spéciale a été construite, c'est-à-dire que la piste principale a été allongée de 300 mètres à chaque extrémité."

Verwaltungsgericht Bremen (Administrative Court) (20 December 2001), Case No. 2K 2787/00, page 3, pièce US-199.

[4039] États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 153. Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes omettent des pages pertinentes de la décision du Tribunal et aussi qu'elles omettent des détails et dénaturent les faits pour servir leurs objectifs. Par exemple, ils observent qu'au paragraphe 867 de leur première communication écrite, les Communautés européennes affirment que le plaignant s'était "plaint qu'un Boeing 747 (!) avait utilisé la piste allongée". Les États-Unis font valoir qu'en fait, c'est l'utilisation de la piste allongée par Airbus pour effectuer six vols d'essai d'un aéronef du type VFW614-ATD qui était principalement à l'origine de la plainte. Le plaignant était préoccupé par le fait que l'utilisation régulière de la piste par Airbus pour des vols d'essai, au lieu du transport d'ailes comme cela était prévu, indiquait que la restriction d'utilisation de la piste allongée n'était plus strictement appliquée, ce dont le Tribunal est convenu. *Voir* les pages 9 à 13 de la décision, pièce EC-578, et les pages 9 à 12 de la traduction en langue anglaise. Le seul cas dans lequel la piste allongée a été utilisée par un Boeing 747 était, selon les États-Unis, dénué de pertinence pour la décision. Il apparaît que la piste allongée n'avait pas été utilisée dans ce cas pour un décollage ou un atterrissage, mais seulement pour une rotation une fois l'atterrissage terminé, et le Tribunal ne s'était pas fondé sur cet événement dans sa décision. *Ibid.*, pages 5, et 8 et 9 (version en langue anglaise).

[4040] États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 153. Les États-Unis notent que dans une motion présentée par le parti au pouvoir, le SPD, au Parlement de Brême le 16 mai 1988, il était demandé au Parlement d'approuver l'allongement de la piste. La motion notait que "{l'}allongement de la piste de décollage et d'atterrissage en tant que *piste réservée à une compagnie* à l'aéroport de Brême {était} réalisé *exclusivement pour le transport industriel par MBB* {c'est-à-dire la société mère de Deutsche Airbus} *Brême des ailes d'Airbus*". (pas d'italique dans l'original) La motion a été adoptée le 18 mai 1988. États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 153, citant Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung der Fraktion der SPD), Drs. 12/194, pièce US-195, et Bremische Bürgerschaft, 18. Sitzung am Mittwoch, dem 18 Mai 1988, Plenarprotokoll, page 1032, paragraphes B) et C), pièce US-196.

[4041] CE, réponse à la question n° 269 du Groupe spécial, paragraphe 146.

[4042] Les Communautés européennes ont précisé que d'autres usagers de l'aéroport pouvaient demander à la société de l'aéroport des créneaux pour utiliser également la piste allongée. Pour accéder à ces demandes, il faudrait que la ville de Brême et la société de l'aéroport conviennent mutuellement de modifier le contrat. La

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

7.1109 Dans ce contexte, les Communautés européennes ont cherché à établir une distinction entre la fourniture d'un service et les limitations concernant l'accès à un service. Elles affirment que l'Accord SMC "ne traite pas des questions concernant l'accès à des services fournis par les pouvoirs publics".[4043] Pour les Communautés européennes, au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, la fourniture d'un service constitue une contribution financière, mais l'Accord ne traite pas des services potentiels des pouvoirs publics ni de la réglementation des conditions auxquelles les pouvoirs publics peuvent ou ne peuvent pas accorder des droits exclusifs à des sociétés. Les Communautés européennes soutiennent donc qu'il importe peu que seule une certaine société puisse avoir accès à un service des pouvoirs publics alors que d'autres ne le peuvent pas. Selon les Communautés européennes, l'Accord SMC établit des disciplines régissant l'octroi des subventions, et le critère pertinent consiste à déterminer si la fourniture effective du service à une certaine société se fait à des conditions favorables par rapport à celles du marché de manière à conférer un avantage à ladite société. Les Communautés européennes font donc valoir que l'analyse pertinente exige de comparer les redevances d'utilisation que Brême perçoit d'Airbus pour le service consistant à lui permettre d'utiliser toute la longueur de la piste allongée et les redevances perçues d'autres sociétés pour le service consistant à leur permettre d'utiliser la longueur ordinaire de la piste.[4044]

7.1110 Les États-Unis affirment que l'Accord SMC n'étaye pas la position des Communautés européennes, mais plutôt la contredit catégoriquement. Ils font valoir que l'article 2 de l'Accord SMC indique clairement que le fait de "limite{r} … à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention" rend cette subvention spécifique et que l'article 14 d) dispose que la "disponibilité" d'un service fourni par les pouvoirs publics, c'est-à-dire la possibilité de bénéficier de ce service, est un facteur à prendre en compte pour examiner l'adéquation de la rémunération dans le contexte d'une détermination de l'existence d'un avantage. Les États-Unis soutiennent donc que lorsque la subvention en cause est, comme le prévoit l'article 1.1 a) 1) iii), la fourniture d'un service par les pouvoirs publics, la mesure dans laquelle d'autres usagers peuvent bénéficier de ce service est déterminante pour tout examen effectué au titre de l'Accord SMC.[4045]

7.1111 S'agissant des mesures de lutte contre le bruit, les Communautés européennes font valoir que ces mesures sont une infrastructure générale au motif que la ville de Brême a le devoir constitutionnel de protéger la santé publique de ses citoyens. Elles soutiennent que pour s'acquitter de cette tâche, la ville de Brême peut établir des mesures de lutte contre le bruit dans l'intérêt du grand public et peut aussi choisir l'endroit où de telles mesures doivent être mises en place pour avoir le plus d'efficacité. Plus particulièrement, elles affirment que l'établissement de mesures de lutte contre le bruit dans la zone entourant un aéroport est dans l'intérêt des citoyens qui vivent dans le voisinage immédiat et qu'il s'agit d'un choix légitime qui ne relève pas de l'Accord SMC.[4046]

7.1112 Les États-Unis soutiennent que les mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre par les pouvoirs publics de Brême à l'époque où la piste a été allongée ne peuvent pas être considérées comme des mesures d'infrastructure générale. Ils font valoir que ces mesures de lutte contre le bruit n'étaient nécessaires qu'en raison de l'allongement de la piste, qui a lui-même été réalisé exclusivement pour permettre à Airbus de transporter les ailes d'aéronef.[4047] Ainsi, au lieu de protéger les régions adjacentes à l'aéroport du bruit provenant de l'aéroport de façon générale, ces mesures

---

ville de Brême ne peut accepter de telles modifications que si et dans la mesure où l'engagement contracté envers les voisins de ne pas dépasser un nombre déterminé de départs autorisés sur la piste allongée est respecté. CE, réponse à la question n° 269 du Groupe spécial, paragraphes 144 et 145.

[4043] CE, réponse à la question n° 269 du Groupe spécial, paragraphe 147.

[4044] CE, réponse à la question n° 269 du Groupe spécial, paragraphes 147 et 148.

[4045] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 269 du Groupe spécial, paragraphe 133.

[4046] CE, PCE, paragraphe 869.

[4047] États-Unis, réponse à la question n° 22 du Groupe spécial, paragraphe 158.

étaient exclusivement motivées par l'allongement de la piste et sont, en tant que telles, dans l'intérêt exclusif d'Airbus. À l'appui de leur point de vue, les États-Unis font référence à la décision des pouvoirs publics de Brême autorisant l'allongement, qui expose les motivations des pouvoirs publics pour mettre en place les mesures de lutte contre le bruit.[4048] En outre, les États-Unis font référence à la motion du 16 mai 1988 présentée par le SPD, qui indique que même si des mesures additionnelles de lutte contre le bruit n'étaient pas formellement nécessaires, l'allongement de la piste devait s'accompagner de la création d'une zone étendue de protection contre le bruit.[4049] Un parlementaire de Brême a donc qualifié le coût des mesures de lutte contre le bruit de "coûts complémentaires pour la lutte contre le bruit".[4050] Selon les États-Unis, les éléments de preuve ci-dessus démontrent que les mesures additionnelles de lutte contre le bruit ont été motivées exclusivement par l'allongement de la piste.

iii) Évaluation par le Groupe spécial

Infrastructure générale

7.1113 Nous examinons d'abord l'argument des Communautés européennes selon lequel la fourniture de la piste allongée à Airbus exclusivement pour le transport des ailes d'aéronef et les mesures de lutte contre le bruit constituent des mesures d'infrastructure générale. Toutefois, pour examiner cette question, nous devons d'abord déterminer si les mesures de lutte contre le bruit doivent être considérées séparément de l'allongement de la piste en soi et, dans l'affirmative, si elles constituent, comme les Communautés européennes le font valoir, une mesure d'infrastructure générale. Les États-Unis soutiennent que les dispositifs de lutte contre le bruit n'ont été mis en place que par suite de l'allongement de la piste et qu'ils constituent donc une mesure unique.

7.1114 Nous partageons l'avis des États-Unis. Les éléments de preuve qui nous ont été présentés étayent la conclusion que les mesures de lutte contre le bruit n'ont été envisagées qu'une fois la décision d'allonger la piste prise, et que, même dans ce contexte, on ne les a pas jugées nécessaires, mais on a choisi de les mettre en place dans le cadre du projet d'allongement de la piste.[4051] Les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve indiquant que les mesures de lutte contre le bruit en question auraient été mises en place même si les autorités de Brême n'avaient pas décidé d'allonger la piste. Bien que nous reconnaissions que des mesures visant à lutter contre le bruit dans le voisinage d'un aéroport urbain peuvent fort bien bénéficier au grand public, cela n'est pas, à notre avis, suffisant pour démontrer que les mesures en cause en l'espèce doivent être considérées comme une infrastructure générale, indépendamment de l'allongement de la piste. Selon nous, ce serait mettre la charrue avant les bœufs que d'examiner si les mesures de lutte contre le bruit constituent une infrastructure générale et devraient, par conséquent, être examinées séparément de l'allongement de la piste. Nous examinerons donc dans notre analyse si l'allongement de la piste et les mesures connexes de lutte contre le bruit constituent ensemble la fourniture d'une infrastructure générale.

[4048] "Dans le but de protéger la population vivant à proximité de l'aéroport du bruit causé par les aéronefs et d'améliorer l'environnement général de l'aéroport qui est proche de la ville, le Sénat décide, à titre de mesure volontaire, de rembourser, sur demande, les dépenses futures concernant des structures antibruit à l'intérieur de la zone 2 existante de protection contre le bruit."
Senatsbeschluss du 31 mai 1988, paragraphe 5, pièce EC-577.

[4049] États-Unis, réponse à la question n° 22 du Groupe spécial, paragraphe 159, citant Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung der Fraktion der SPD), Drs. 2/194, pièce US-195.

[4050] États-Unis, réponse à la question n° 22 du Groupe spécial, paragraphe 159, Bremische Bürgerschaft, 18. Sitzung am Mittwoch, dem 18 Mai 1988, Plenarprotokoll, pièce US-196, page 1016, paragraphe B).

[4051] *Voir* les pièces citées dans les notes de bas de page 4038, 4040 et 4048 ci-dessus.

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

7.1115 Comme nous l'avons conclu plus haut[4052], à notre avis, on ne peut pas déterminer dans l'abstrait si la fourniture d'un bien ou d'un service constitue la fourniture d'une "infrastructure générale"; il faut plutôt tenir compte de l'existence ou de l'absence de limitations *de jure* ou *de facto* concernant l'accès ou l'utilisation, et de tous autres facteurs tendant à démontrer que l'infrastructure était, ou n'était pas, fournie uniquement à une seule entité ou à un groupe limité d'entités, ou réservée à leur usage, qui peuvent inclure des facteurs touchant aux circonstances entourant la création de l'infrastructure en question, à l'examen du type d'infrastructure, aux conditions et circonstances de la fourniture de l'infrastructure, aux bénéficiaires de l'infrastructure, et au régime juridique applicable à cette infrastructure, y compris les modalités et conditions d'accès à l'infrastructure et/ou les limitations concernant l'utilisation de l'infrastructure.

7.1116 Il ressort clairement des éléments de preuve qui nous ont été présentés que l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême, et les mesures connexes de lutte contre le bruit, ont été réalisés par les autorités de la ville de Brême pour répondre spécifiquement aux besoins d'Airbus. Les documents concernant la décision d'allonger la piste de 600 mètres indiquent clairement que cela a été fait afin de permettre à Airbus d'utiliser la piste pour transporter des ailes d'aéronef depuis son site de Brême jusqu'à d'autres installations de production des LCA. Par exemple, le contrat de janvier 1989 relatif à l'aéroport précise que l'utilisation de la piste allongée devrait être limitée au transport des ailes d'Airbus assemblées à Brême. Il dispose ensuite que si le transport des ailes cessait, le transport d'autres biens de l'industrie aérospatiale de Brême serait possible dans une certaine mesure, si un tel transport ne pouvait pas s'effectuer sans utiliser la piste "spéciale", à savoir la piste allongée, et que si de tels décollages n'étaient pas nécessaires à l'avenir, aucun autre décollage ne devrait être effectué.[4053] Une motion du Parlement de Brême concernant l'allongement de la piste faisait état d'un coût de 40 millions de DM pour la construction de la "piste réservée à une compagnie" et de 9 millions de DM pour les "mesures additionnelles volontaires de protection contre le bruit". La motion faisait référence à l'allongement d'une "piste réservée à une compagnie à l'aéroport de Brême … réalisé exclusivement pour le transport industriel par MBB Brême des ailes d'Airbus".[4054] La motion indique que "{t}outes les autres solutions proposées et examinées pour le transport des ailes ont été écartées" et observe ensuite que, même si "{u}ne protection additionnelle contre le bruit … n'est pas nécessaire … des mesures additionnelles volontaires de protection contre le bruit devraient être instituées maintenant".[4055] Lors des discussions qui ont eu lieu au Parlement de Brême avant l'approbation finale de cette motion, il a été noté que les "restrictions d'utilisation" qui étaient prévues limitaient l'utilisation de la piste allongée "à MBB seulement".[4056] Les Communautés européennes ne contestent pas ces éléments de preuve et elles n'ont présenté aucun élément de preuve indiquant que l'allongement de la piste n'a pas été réalisé pour l'usage exclusif d'Airbus.[4057]

[4052] *Voir* l'analyse aux paragraphes 7.1036 à 7.1044 ci-dessus.

[4053] Pièce US-194.

[4054] Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung) der Fraktion der SPD, Drucksache 12/194 (16 mai 1998), pièce US-195, paragraphe 2.

[4055] Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung) der Fraktion der SPD, Drucksache 12/194 (16 mai 1998), pièce US-195, paragraphes 6, et 11 et 12.

[4056] Bremische Bürgerschaft, 18. Sitzung am Mittwoch, dem 18 Mai 1988, Plenarprotokoll, page 1032, paragraphes B) et C), pièce US-196. Nous rappelons notre décision selon laquelle les États-Unis n'ont pas besoin de démontrer l'existence d'une "transmission" à Airbus, *voir* les paragraphes 7.192 et 7.200 ci-dessus.

[4057] Ainsi, par exemple, bien que les Communautés européennes fassent allusion, au paragraphe 870 de leur première communication écrite, à des "questions de capacité" et à l'"allongement des pistes pour répondre à la demande", elles n'ont présenté aucun élément de preuve indiquant que la capacité de l'aéroport de Brême posait problème à l'époque où la décision d'allonger la piste a été prise. Il est certain qu'aucun des documents concernant la décision d'allonger la piste qui nous ont été présentés ne semble indiquer l'existence de problèmes de capacité, mis à part le fait qu'Airbus avait besoin d'une piste de décollage plus longue pour transporter les ailes fabriquées dans la région vers d'autres installations.

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

7.1117 Nous ne doutons pas que les autorités de Brême poursuivaient un objectif d'intérêt public en entreprenant le projet – en effet, il ressort clairement des éléments de preuve qui nous ont été présentés que l'une des raisons de l'allongement de la piste était le désir d'assurer le maintien des activités du site d'Airbus à Brême, et des 500 emplois qui y étaient associés. Cependant, le fait que le maintien des emplois dans la région était d'intérêt public n'est simplement pas suffisant pour démontrer que le projet constitue une infrastructure générale. Comme nous l'avons noté, il est de toute façon toujours probable que les autorités publiques s'appuieront sur des raisons de politique publique au moment de dépenser des fonds publics. En particulier au vu des éléments de preuve du contraire, un objectif public ne peut pas, selon nous, être suffisant pour justifier une constatation établissant qu'une mesure constitue une infrastructure générale.

7.1118 Par ailleurs, non seulement l'allongement de la piste a été réalisé explicitement pour permettre à Airbus de transporter des ailes par voie aérienne, mais il ressort clairement des éléments de preuve qui nous ont été présentés que l'utilisation de toute la longueur de la piste allongée est limitée par règlement à Airbus.[4058]

7.1119 En fait, les Communautés européennes ne contestent pas le fait que la limitation concernant l'utilisation de toute la longueur de la piste allongée peut constituer une subvention, mais elles font valoir qu'Airbus verse des redevances pour cette utilisation et qu'aucun avantage ne lui est donc conféré. Elles laissent entendre que le droit d'utilisation exclusive de toute la longueur de la piste devrait être considéré comme l'accès à un service et être distingué de la fourniture d'un service par les pouvoirs publics.[4059] Elles font ensuite valoir que l'accès exclusif accordé à Airbus ne confère pas d'avantage.[4060]

7.1120 Selon ce que nous croyons comprendre, la position des États-Unis est qu'ils contestent la fourniture de la piste allongée en tant que bien, et non la fourniture de l'accès à la piste allongée en tant que service, et l'argument des Communautés européennes est donc dénué de pertinence. En tout état de cause, toutefois, nous ne voyons rien dans le texte de l'Accord SMC qui justifie la distinction que les Communautés européennes cherchent à établir entre l'accès à un service et la fourniture d'un service, dans le contexte de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Nous ne voyons aucune raison pour laquelle la fourniture d'un service par les pouvoirs publics à une société devrait être distinguée de l'établissement, par les pouvoirs publics, de limitations concernant l'accès à un service – selon nous, ces deux actions légèrement différentes des pouvoirs publics ont les mêmes conséquences et entrent donc dans le champ de notre interprétation de la fourniture de services par les pouvoirs publics visée à l'article 1.1 a) 1) iii).

7.1121 Ayant constaté, en fait, que l'allongement de la piste a été réalisé pour répondre aux besoins spécifiques d'Airbus et que l'utilisation de la piste allongée est *de jure* limitée à Airbus aux fins du transport des ailes d'aéronef, nous ne partageons pas l'avis des Communautés européennes selon

---

[4058] États-Unis, PCE, paragraphe 451, faisant référence à la description donnée dans Verwaltungsgericht Bremen (Administrative Court) (20 December 2001), Case No. 2K 2787/00, page 3, pièce US-199; *voir aussi* les cartes publiées par l'agence allemande de contrôle aérien, Deutsche Flugsicherung dans l'AIP allemande (14 et 28 octobre 2004), pièce US-193; *voir aussi*: http://www.fluglaerm.de/bremen/flughafenvertrag_seite_1.htm pour l'historique de l'allongement de la piste, pièce US-194. *Voir aussi* États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphes 152 et 153, faisant référence à la décision du Tribunal administratif de Brême concernant les restrictions d'utilisation de la piste allongée, qui dispose que celle-ci ne peut être utilisée que pour les décollages et uniquement pour acheminer du fret aérien constitué par les ailes des aéronefs A330 et A340 d'Airbus, et de leurs versions ultérieures, et seulement au moyen du Guppy/Super Guppy Aero Spaceliner 377 ou d'aéronefs dont les niveaux de bruit ne dépassent pas ceux de ces modèles.

[4059] CE, réponse à la question n° 269 du Groupe spécial, paragraphe 147.

[4060] CE, réponse à la question n° 270 du Groupe spécial.

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

lequel seul le droit d'utilisation exclusive de la piste allongée est en cause en l'espèce. En fait, l'ensemble du projet, à savoir l'allongement de la piste, les mesures connexes de lutte contre le bruit, et le droit d'utilisation exclusive, constitue une contribution financière accordée à Airbus, au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Compte tenu des limitations spécifiques concernant l'accès, c'est-à-dire l'utilisation de la piste allongée, et les éléments de preuve qui démontrent clairement que l'allongement de la piste a été réalisé à l'usage d'Airbus, nous concluons donc qu'il ne constitue pas une mesure d'infrastructure générale, mais plutôt une contribution financière sous la forme de la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale, au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Nous examinons donc maintenant la question de l'avantage.

Avantage

7.1122 Les États-Unis affirment que la fourniture de la piste confère un avantage à Airbus, parce que i) Airbus n'a pas remboursé aux autorités de Brême le coût de l'allongement de la piste et de l'établissement des mesures de lutte contre le bruit et ii) Airbus n'a pas versé de redevances d'atterrissage additionnelles pour l'utilisation de la piste allongée.[4061]

7.1123 Nous rappelons que l'article 1.1 b) de l'Accord SMC ne définit pas la notion d'"avantage". Cependant, il est bien établi qu'une "contribution financière" confère un "avantage" à un bénéficiaire lorsqu'elle place celui-ci dans une position plus avantageuse que celle qui aurait été la sienne en l'absence de la "contribution financière".[4062] Dans le différend *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont tous deux estimé que la base permettant d'établir cette comparaison était le marché. Ainsi, le Groupe spécial a émis l'avis suivant:

> "une contribution financière ne confère un "benefit", c'est-à-dire un avantage, que si elle est fournie à des conditions plus avantageuses que celles que le bénéficiaire aurait trouvées sur le marché".[4063]

De même, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> "le marché constitue une bonne base de comparaison lorsqu'on détermine si un "avantage" a été "conféré", parce qu'on peut identifier la capacité d'une "contribution financière" de fausser les échanges en déterminant si le bénéficiaire a reçu une "contribution financière" à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché".[4064]

7.1124 Par conséquent, un avantage est conféré chaque fois qu'une contribution financière est accordée à un bénéficiaire à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché. S'agissant d'une contribution financière sous la forme de la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale, nous jugeons que la question qu'il convient d'examiner pour régler la question de l'avantage est celle de savoir si un opérateur du marché aurait, à l'époque, fourni le bien ou le service au bénéficiaire selon les mêmes modalités et conditions que celles de la fourniture en cause par les pouvoirs publics.

[4061] États-Unis, PCE, paragraphe 453.

[4062] 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.

[4063] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.112; rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 157 et 158; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 102.

[4064] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157.

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

7.1125 Nous notons que pendant le processus prévu à l'Annexe V, le facilitateur a demandé aux Communautés européennes et aux pouvoirs publics liés à Airbus de fournir des renseignements concernant le coût de l'allongement de la piste et des mesures de lutte contre le bruit à l'aéroport de Brême, mais que les Communautés européennes ont refusé de fournir le moindre renseignement demandé par le facilitateur. Les États-Unis demandent au Groupe spécial, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, de tirer des déductions défavorables selon lesquelles les renseignements non communiqués étayent leurs affirmations.[4065] Ils ont présenté à l'appui de leurs affirmations concernant l'avantage des renseignements mis à la disposition du public. Pendant les travaux du Groupe spécial, les Communautés européennes ont également fourni certains renseignements concernant le coût de l'allongement de la piste et des mesures connexes de lutte contre le bruit.

7.1126 S'appuyant sur les documents du Parlement de Brême approuvant l'allongement de la piste et les mesures de lutte contre le bruit, les États-Unis affirment que la ville de Brême a payé 40 millions de DM pour l'allongement de la piste, et 10 millions de DM pour les mesures de lutte contre le bruit.[4066] Les Communautés européennes ne contestent pas que ces chiffres représentent les dépenses prévues, mais elles soutiennent que les coûts de construction réels ont été moins élevés que prévu.[4067] Elles soutiennent donc que la ville de Brême a réellement payé **[***]** pour l'allongement de la piste et **[***]** pour la lutte contre le bruit.[4068] Bien que les Communautés européennes n'aient pas initialement présenté d'éléments de preuve à l'appui de ces affirmations, en réponse à une question du Groupe spécial, elles ont produit un document indiquant que l'allongement de la piste représentait 25,9 pour cent du montant total budgété pour le projet de la piste de Brême. Selon les Communautés européennes, l'ensemble du projet comprenait le rétablissement de la piste dans sa longueur initiale totale, ainsi que l'allongement.[4069] Les Communautés européennes ont donc estimé le coût réel de l'allongement en appliquant le pourcentage du coût total estimé que représentait l'allongement de la piste, soit 25,9 pour cent, au coût réel final du projet de piste dans son ensemble, et elles sont arrivées au montant de **[***]** susmentionné.[4070] Les Communautés européennes font valoir qu'"{a}u lieu de s'appuyer sur de premières estimations, le Groupe spécial devrait fonder ses constatations sur les

[4065] États-Unis, PCE, paragraphe 455, faisant référence aux questions n° 48 à 55 du facilitateur aux CE, pièce US-4 (RCC), ainsi qu'aux réponses des CE aux questions n° 38 à 45 du facilitateur, pièce US-5 (RCC). *Voir aussi* États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 157.

[4066] États-Unis, PCE, paragraphe 453, faisant référence à Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung) der Fraktion der SPD, Drucksache 12/194, paragraphe 13 (16 mai 1988), pièce US-195. Le Parlement de Brême a approuvé l'allongement et les dépenses y afférentes le 18 mai 1988. *Voir* Bremische Bürgerschaft, Plenarprotokoll, 18. Sitzung, 12. Wahlperiode, pages 1018, 1028, 1032 (18 mai 1988), pièce US-196. Les États-Unis font aussi référence à des déclarations faites au Parlement de Brême selon lesquelles les dépenses de la ville de Brême équivalent à une subvention de 250 000 DM par décollage. États-Unis, PCE, paragraphe 451, faisant référence à la pièce US-196, Bremische Bürgerschaft, Plenarprotokoll, 18, Sitzung, 12, Wahlperiode (18 mai 1988), page 1016.

[4067] CE, réponse à la question n° 94 du Groupe spécial, paragraphe 250.

[4068] CE, PCE, paragraphe 864.

[4069] CE, réponse à la question n° 94 du Groupe spécial, paragraphe 249, et pièce EC-621 (traduction en langue anglaise). La pièce montre les montants budgétés pour les éléments suivants: "Rétablissement de l'utilisation totale de la piste … Allongement de la piste … Prêt à l'aéroport de Brême … Don à l'aéroport de Brême pour des investissements … et Protection contre le bruit pour l'aéroport". La référence au "rétablissement de l'utilisation totale de la piste" est un peu surprenante car les Communautés européennes ont dit ailleurs que la piste avait été rétablie dans sa longueur totale en 1973, CE, PCE, paragraphe 863, citant Senatbeschluss du 8 mai 1973, pièce EC-576, alors que l'allongement de la piste n'a été réalisé qu'en 1988 et 1989. En tout état de cause, les Communautés européennes ne contestent pas le fait que les montants cités par les États-Unis ne concernent que l'allongement de la piste et les mesures de lutte contre le bruit.

[4070] CE, réponse à la question n° 94 du Groupe spécial, paragraphes 250 à 252, et pièce EC-622. Les Communautés européennes s'appuient sur cette dernière pièce pour étayer leur affirmation concernant le coût des mesures de lutte contre le bruit.

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

données réelles présentées par les Communautés européennes dans leur première communication écrite …".[4071]

7.1127 Même si nous sommes troublés par le fait que les Communautés européennes n'ont pas étayé leurs affirmations avant que le Groupe spécial ne le leur demande spécifiquement, les États-Unis ne contestent pas, et nous admettons, en fait, que le coût réel des mesures de lutte contre le bruit s'est élevé à **[***]** ainsi que le montre la pièce EC-622.[4072]

7.1128 Par ailleurs, bien que nous comprenions le calcul sur lequel les Communautés européennes ont fondé leurs affirmations concernant le coût réel de l'allongement de la piste, nous ne sommes pas convaincus que ce calcul soit suffisant pour justifier le chiffre de **[***]** cité par les Communautés européennes comme étant le coût réel de l'allongement. Nous rappelons que le "projet de piste" comprenait le rétablissement de la piste dans sa longueur totale et le détournement du cours de la rivière, ainsi que l'allongement. Les Communautés européennes affirment que le rétablissement de la piste et l'allongement ont été "financés sur le même poste budgétaire, lequel n'établit pas spécifiquement de distinction entre le rétablissement et l'allongement".[4073] L'affirmation des Communautés européennes repose donc sur l'application du pourcentage du coût estimé que représente l'allongement, soit 25,9 pour cent, au coût réel de l'ensemble du projet de piste, pour obtenir le chiffre de **[***]**. Elles indiquent que le coût de construction réel a été inférieur aux estimations initiales.[4074] Dans ces circonstances, nous ne pouvons pas simplement admettre que le pourcentage du coût réel de l'ensemble du projet de piste attribuable à l'allongement de la piste est nécessairement le même que celui du coût estimé. Les dépenses réelles ont été inférieures aux estimations, et nous ne pouvons pas écarter la possibilité que la proportion des dépenses réelles représentée par chacun des éléments de l'ensemble du projet ait également changé, puisque nous ne savons pas pourquoi le coût a été inférieur aux estimations. Nous notons en outre que le fait que les Communautés européennes n'ont pas du tout répondu aux questions du facilitateur à cet égard, et le fait qu'elles n'ont pas étayé leurs affirmations concernant le coût de l'allongement de la piste avant que le Groupe spécial ne leur demande directement de le faire, justifient que nous acceptions le chiffre avancé par les États-Unis. Aux fins de notre examen de l'avantage, nous acceptons donc l'allégation des États-Unis selon laquelle le chiffre de 40 millions de DM, dont les Communautés européennes, comme nous l'avons noté, reconnaissent qu'il correspond à l'estimation initiale de ce coût, représente le coût de l'allongement de la piste.[4075] Nous concluons donc que l'investissement effectué par la ville de Brême pour réaliser l'allongement de la piste, y compris les mesures connexes de lutte contre le bruit, constitue une contribution financière d'un montant de **[***]**.

7.1129 Les Communautés européennes ne font pas valoir que les autorités de Brême obtiennent un rendement du marché pour leur investissement dans l'allongement de la piste, mais seulement que le droit exclusif d'utiliser la piste allongée n'est pas accordé à Airbus à des conditions plus favorables que celles existant sur le marché, et ne confère donc aucun avantage à Airbus. Elles font valoir que puisque Airbus paye pour utiliser la piste, y compris les parties allongées, des redevances conformes

[4071] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 245 du Groupe spécial, paragraphes 247 et 248.

[4072] Pièce EC-622.

[4073] CE, réponse à la question n° 94 du Groupe spécial, paragraphe 247.

[4074] CE, réponse à la question n° 94 du Groupe spécial, paragraphe 250.

[4075] Nous notons que les Communautés européennes font valoir que, pour les mêmes raisons que dans le cas du Mühlenberger Loch, le coût pour les pouvoirs publics n'est pas pertinent pour déterminer l'existence d'un avantage. CE, PCE, paragraphe 873. Pour les mêmes raisons que celles qui sont déjà indiquées au paragraphe 7.1093 ci-dessus, nous estimons que la question de savoir si la fourniture de la piste allongée et des mesures de lutte contre le bruit à Airbus confère un avantage sur la base de l'investissement effectué par les pouvoirs publics pour mettre en œuvre la mesure est correctement évaluée.

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

au barème général applicable à l'aéroport de Brême, aucun avantage ne lui est conféré.[4076] Les Communautés européennes soutiennent que le fait qu'Airbus est la seule compagnie autorisée à utiliser la piste allongée n'est pas pertinent pour déterminer l'existence de l'avantage.[4077] Les États-Unis soutiennent qu'en l'absence d'un arrangement garantissant à la ville de Brême une compensation pour le coût de l'infrastructure que constitue la piste, créée spécifiquement pour Airbus et ne pouvant être utilisée que par elle, la fourniture de cette infrastructure confère un avantage à Airbus.[4078]

7.1130 Les Communautés européennes observent que les redevances d'utilisation sont calculées sur la base d'un certain nombre de facteurs, y compris le poids de l'aéronef, mais non sur la base de la longueur de la piste utilisée par un avion pour décoller ou atterrir. Elles affirment que parce qu'Airbus fait atterrir des aéronefs plus lourds, elle verse la redevance d'utilisation la plus élevée selon le barème applicable.[4079] Les États-Unis reconnaissent que la redevance est fondée sur le poids maximum au décollage de l'aéronef, mais ils font valoir que ce poids n'a rien à voir avec le poids réel au décollage, et que c'est ce dernier qui détermine la longueur de piste effectivement nécessaire pour décoller.[4080] Ils affirment donc que le poids maximum au décollage, sur la base duquel les redevances sont calculées, n'est pas déterminant pour établir si un aéronef qui décolle ou atterrit utilise la piste allongée. Par ailleurs, les États-Unis font valoir que quel que soit le poids maximum au décollage d'un aéronef d'Airbus utilisant la piste allongée, les usagers autres qu'Airbus ne sont pas autorisés à utiliser la piste allongée. Enfin, ils affirment que les Communautés européennes laissent entendre à tort que le poids maximum au décollage de l'aéronef utilisé par Airbus pour transporter les ailes fabriquées à Brême est particulièrement élevé.[4081]

[4076] CE, PCE, paragraphe 873. Les redevances pour l'utilisation de la piste sont fondées sur des critères objectifs, tels que le poids et le type de l'aéronef, le nombre de passagers, etc. Selon les Communautés européennes, le fait que les redevances ne sont pas calculées sur la base de la longueur de la piste utilisée par un avion ne veut pas dire qu'Airbus devrait verser une redevance additionnelle simplement parce qu'elle utilise toute la longueur de la piste. Elles affirment qu'il y a un lien entre le poids de l'aéronef et l'utilisation de la piste allongée parce que les aéronefs plus lourds ont besoin de pistes plus longues. Autrement dit, parce que les redevances sont en partie perçues sur la base du poids de l'aéronef, Airbus verse une redevance plus élevée lorsqu'elle utilise la piste allongée pour faire atterrir des aéronefs plus lourds. CE, réponse à la question n° 96 du Groupe spécial, paragraphe 257. *Voir aussi* CE, réponse à la question n° 269 du Groupe spécial, paragraphe 146.

[4077] CE, réponse à la question n° 270 du Groupe spécial, paragraphe 156; *voir aussi* la réponse des Communautés européennes à la question n° 269 du Groupe spécial, paragraphes 147 et 148.

[4078] États-Unis, DCE, paragraphe 418.

[4079] CE, réponse à la question n° 96 du Groupe spécial, paragraphe 257.

[4080] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 270 du Groupe spécial.

[4081] États-Unis, DCE, paragraphe 419. Les États-Unis observent que le Boeing Super Guppy a un poids maximum au décollage de 77 tonnes; le super transporteur (Beluga) d'Airbus a un poids maximum au décollage de 155 tonnes. Par comparaison, l'A300-600 cargo a un poids maximum au décollage de 170,5 tonnes; l'A330-200 cargo a un poids maximum au décollage de 233 tonnes; et l'A340-200 a un poids maximum au décollage de 275 tonnes. *Voir* Airbus, Product Viewer, 18 May 2007, pièce US-590; Flugzeuginfo.net, B-377 SG Super Guppy, 2006, available at www.flugzeuginfo.net, pièce US-591. Les États-Unis observent que la théorie des "redevances implicites" avancée par les Communautés européennes ne se justifierait que si le poids maximum des aéronefs appartenant à Airbus qui sont autorisés à utiliser la piste allongée – le Beluga et le Super Guppy – était si exceptionnellement élevé qu'Airbus devrait verser, par définition, une redevance plus élevée que celle versée par tout autre usager de l'aéroport (qui n'est pas autorisé à utiliser la partie allongée). Si c'était le cas, la différence entre la redevance demandée pour le Beluga et le Super Guppy (qui peuvent utiliser la piste allongée) et les aéronefs "ordinaires" des autres usagers (qui ne peuvent pas utiliser la piste allongée) pourrait être considérée comme une redevance implicite pour l'utilisation de la piste allongée. La comparaison présentée par les États-Unis montre, toutefois, que le poids maximum du Beluga et du Super Guppy n'est pas de nature à entraîner une redevance implicite. États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 270 du Groupe

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

7.1131 Les États-Unis soutiennent que l'utilisation exclusive de la piste allongée par Airbus est pertinente pour la détermination de l'avantage, parce que si Airbus verse une rémunération moins qu'adéquate pour cette utilisation exclusive, elle reçoit un avantage au regard de l'article 14 d) de l'Accord SMC. En somme, les États-Unis font valoir qu'Airbus continue de jouir de l'utilisation de la piste allongée à l'exclusion de tous les autres usagers moyennant une redevance nominale qui ne représente aucunement pour l'aéroport de Brême une compensation pour cette utilisation.[4082]

7.1132 Les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve à l'appui de la proposition selon laquelle le poids au décollage des aéronefs d'Airbus transportant des ailes et utilisant la piste allongée est plus élevé que celui d'autres aéronefs, qui ne sont pas autorisés à utiliser, et n'utilisent pas, la piste allongée. Il n'y a donc aucun fait qui nous permette de conclure qu'Airbus verse pour utiliser la piste allongée une redevance plus élevée que celle versée par d'autres usagers pour utiliser la piste non allongée. Par ailleurs, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve, ni même aucun argument, selon lequel les aéronefs d'Airbus plus lourds ont effectivement besoin d'utiliser la piste allongée – en fait, les éléments de preuve présentés par les États-Unis semblent indiquer que des aéronefs plus lourds que ceux utilisés par Airbus sur la piste allongée utilisent l'aéroport de Brême, mais n'empruntent pas, sauf en cas d'urgence, la piste allongée. Aucun lien n'a donc été établi qui indique qu'Airbus verse des redevances concernant l'utilisation de la piste allongée. Selon nous, il est évident que les redevances versées par Airbus ne concernent pas l'utilisation de la piste allongée en soi, mais qu'elles sont fondées sur le poids de l'aéronef en question et ne peuvent donc pas être distinguées des redevances versées par d'autres usagers de l'aéroport pour l'utilisation de la piste non allongée.

7.1133 Comme nous avons déjà conclu que la subvention ne se limite pas simplement à l'utilisation de la piste allongée, mais englobe en fait l'investissement tout entier effectué par la ville de Brême pour allonger la piste et mettre en place les mesures connexes de lutte contre le bruit, au profit d'Airbus, nous ne considérons pas qu'une évaluation des redevances versées par Airbus pour utiliser la piste de l'aéroport de Brême affecte notre analyse de l'avantage. Il n'est pas contesté qu'Airbus verse des redevances pour l'utilisation de la piste conformes au barème ordinaire applicable à tous les usagers de l'aéroport, sans acquitter de frais additionnels pour l'utilisation de la piste allongée, qu'elle seule est autorisée à utiliser et seulement pour certains vols. Airbus ne verse pas d'autres redevances ou frais en relation avec la piste allongée. Il est donc évident que la ville de Brême n'obtient aucun rendement de l'investissement effectué pour l'allongement de la piste et les mesures de lutte contre le bruit, et qu'un avantage est conféré à Airbus par la fourniture de la piste allongée et des mesures de lutte contre le bruit.

7.1134 Par conséquent, selon nous, la conclusion selon laquelle la fourniture de la piste allongée et des mesures connexes de lutte contre le bruit confère un avantage à Airbus, pour laquelle le projet a été réalisé, et qui en est par règlement l'utilisateur exclusif, est évidente. Comme Airbus est la seule société ayant le droit d'utiliser régulièrement la piste allongée, et étant donné que l'allongement de la piste a été réalisé par les autorités de Brême explicitement pour répondre aux besoins d'Airbus en matière de transport des ailes d'aéronef, nous constatons que la subvention en question est spécifique à Airbus au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

e) ZAC AéroConstellation

7.1135 Les États-Unis affirment que la fourniture du site AéroConstellation à Airbus, qui, selon eux, comprend la vente d'une partie du site et la location d'une autre partie, ainsi que la fourniture de

---

spécial, paragraphe 137. Il apparaît donc que le poids de l'aéronef n'est pas pertinent pour l'utilisation de la piste allongée.

[4082] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 270 du Groupe spécial, paragraphe 139.

certaines installations spécialisées (les EIG), constitue une subvention au sens de l'Accord SMC parce qu'elle comporte une contribution financière sous la forme de la fourniture de biens et de services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC[4083], qui confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) dudit accord.[4084] Les États-Unis allèguent que les subventions octroyées sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) ("spécificité en droit") et de l'article 2.1 c) (spécificité "en fait").[4085] Ils allèguent aussi que l'amélioration des routes reliant le site AéroConstellation à l'"itinéraire à grand gabarit" ("IGG") (route extralarge) constitue une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC, qui est spécifique au sens de l'article 2.[4086]

7.1136 Les Communautés européennes font valoir que la création d'un site industriel tel que le site AéroConstellation n'est pas une contribution financière aux fins de l'article 1.1 a) de l'Accord SMC parce que la fourniture par les pouvoirs publics de biens ou de services dans le contexte de la création du site, y compris l'amélioration des routes, constitue la fourniture d'une infrastructure générale.[4087] En ce qui concerne les EIG, les Communautés européennes soutiennent que la location de ces installations ne confère pas un avantage au sens de l'article 1.1 b) parce qu'elle se fait aux taux du marché.[4088]

i) Contexte factuel

7.1137 En 1999, les autorités françaises ont signé un protocole sur l'aménagement d'un site situé près de Toulouse, adjacent à l'aéroport de Toulouse-Blagnac, qui serait baptisé AéroConstellation et serait consacré aux activités aéronautiques.[4089] Le site est qualifié de "zone d'aménagement concertée" ("ZAC") en droit français, c'est-à-dire une zone où une administration publique achète, aménage et vend des terrains à des fins de développement économique.[4090] Il existe dans toute la France différentes sortes de ZAC, par exemple, pour l'industrie, l'habitation et divers services tertiaires, créées en vertu des mêmes dispositions juridiques générales.[4091]

7.1138 L'aménagement de la ZAC AéroConstellation a premièrement nécessité que le terrain agricole en question soit rendu propre à une utilisation industrielle. Cela comprenait la mise en place de réseaux de drainage, d'égouts et de distribution d'eau, de clôtures, de systèmes de protection contre l'incendie, d'un aménagement paysager et d'un système d'éclairage. Deuxièmement, pour que le site convienne aux activités aéronautiques auxquelles il était destiné, certains éléments additionnels, y compris des voies de circulation et des routes sur le site, des aires de stationnement des aéronefs, des galeries techniques souterraines et des aires d'entretien, ont été créés. Ces installations spécialisées sont collectivement appelées "équipements d'intérêt général" ("EIG").[4092]

7.1139 Une fois le site AéroConstellation viabilisé, la société créée par les pouvoirs publics et chargée de mener à bien le projet, la "*Société d'Équipement Toulouse Midi Pyrénées*" ("SETOMIP") a vendu la totalité des terrains, à l'exception de 11 hectares, à différentes sociétés participant à l'industrie aéronautique, y compris au développement et à la production de l'aéronef A380 qui devait

[4083] États-Unis, PCE, paragraphe 463.
[4084] États-Unis, PCE, paragraphe 464.
[4085] États-Unis, PCE, paragraphe 479.
[4086] États-Unis, PCE, paragraphe 483. Nous notons que les États-Unis n'ont pas contesté l'IGG lui-même dans le présent différend.
[4087] CE, PCE, paragraphe 922.
[4088] CE, PCE, paragraphe 925.
[4089] États-Unis, PCE, paragraphe 456 et note de bas de page 544, citant les pièces US-201 et US-205.
[4090] CE, PCE, paragraphe 923 et note 747, citant l'article L.311-1 du Code de l'urbanisme français, ("*Code de l'urbanisme*"), http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/ListeCodes.
[4091] CE, PCE, paragraphe 923.
[4092] États-Unis, PCE, paragraphe 458; CE, PCE, paragraphes 912 à 914.

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

être assemblé là-bas.[4093] Parmi les sociétés ayant acheté des terrains dans la ZAC figuraient Airbus France, Air France Industries, la Société industrielle aéronautique du Midi (SIDMI), CUS-Elyo, Exxon Mobil et STTS.[4094] Ces sociétés participent toutes, de diverses façons, aux différents aspects de la construction, de l'assemblage, des essais, de l'entretien, etc., des aéronefs. Toutes les sociétés ayant acheté des terrains dans la ZAC ont payé le même prix par mètre carré pour les parcelles de différentes superficies qu'elles ont acquises.[4095] En outre, une association d'usagers, l'"Association foncière urbaine libre" ("AFUL") composée de toutes les sociétés ayant acquis des terrains dans la ZAC, a été créée.[4096] Les EIG ont été loués à l'AFUL par les autorités de Toulouse. Seuls les membres de l'AFUL ont accès aux EIG, et chaque membre de l'AFUL verse un loyer pour ces équipements au prorata de l'utilisation, au même taux par unité d'utilisation.[4097]

7.1140 Au moment même où le site AéroConstellation était aménagé, les autorités françaises ont entrepris d'améliorer plusieurs routes publiques autour du site, en particulier la RD901, la RD902 et la RD963. Ces routes servent, entre autres, de voies d'accès reliant le site AéroConstellation à l'IGG, la route extralarge qui permet à Airbus de transporter les éléments de l'A380 fabriqués à d'autres endroits depuis les côtes françaises jusqu'à Toulouse. L'amélioration de ces routes a été financée et supervisée par les autorités françaises.[4098]

ii) Arguments des parties

Fourniture du site de la ZAC AéroConstellation et des EIG

États-Unis

Infrastructure générale

7.1141 Les États-Unis font valoir que le site de la ZAC AéroConstellation, y compris les EIG, n'est pas une "infrastructure générale", affirmant qu'il a été conçu sur mesure pour Airbus, ses fournisseurs et Air France. Ils allèguent que les autorités françaises ont transformé un terrain agricole à Toulouse en un site pouvant être utilisé par Airbus comme site de production, d'essais et de livraison de l'A380, et qu'elles ont ensuite vendu le site à Airbus à un prix inférieur à celui du marché, lui conférant de ce fait un avantage.[4099] Les États-Unis font valoir que même si l'on acceptait les allégations des Communautés européennes concernant le prix payé pour le terrain, ce prix est inférieur à l'investissement effectué par les autorités françaises pour viabiliser le site, y compris la mise en place

[4093] CE, PCE, paragraphe 915; États-Unis, PCE, paragraphes 459 et 460; États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial; États-Unis, DDONC, paragraphe 91; pièces US-200, 206, 207, 498, 532 et 640.

[4094] CE, PCE, paragraphe 915, note de bas de page 738 et site Web qui y est mentionné, que le Secrétariat a consulté à diverses dates.

[4095] CE, PCE, paragraphe 916.

[4096] CE, PCE, paragraphe 917.

[4097] CE, PCE, paragraphe 917.

[4098] L'amélioration de ces routes a été initialement examinée en juillet 1996. La Révision du schéma directeur de l'agglomération toulousaine, qui porte sur l'amélioration, a été finalisée le 12 juillet 1996 et soumise à l'approbation du Syndicat mixte d'étude de l'agglomération toulousaine (SMEAT) le 11 décembre 1998. Révision du schéma directeur, page 216, pièce EC-125. Le Conseil général du Département de la Haute-Garonne a pris la décision correspondante concernant les routes en janvier 1998 pour faire face à l'augmentation de la circulation et aux embouteillages causés par la croissance industrielle dans la région de Toulouse-Blagnac. *Voir*, par exemple, la Décision du Conseil général du Département de la Haute-Garonne, 29 janvier 1998, pièce EC-126.

[4099] États-Unis, DCE, paragraphe 399.

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

des EIG.[4100] En outre, les États-Unis affirment qu'il apparaît qu'Airbus est l'utilisateur dominant du site et l'utilisateur dominant ou exclusif des EIG[4101], notant qu'Airbus occupe le plus grand emplacement du site, d'une superficie de 51 hectares, soit plus de la moitié des 95 hectares au total qui ont été mis en vente.[4102] Presque tous les autres occupants sont des fournisseurs d'Airbus.[4103] Les États-Unis soutiennent que, comme pour le site de Hambourg, si les autorités françaises n'avaient pas créé le site AéroConstellation pour Airbus et ne le lui avaient pas fourni, la société aurait dû réaliser l'investissement elle-même.[4104] Ils font également valoir que le fait que le site est une ZAC, créée en vertu du même instrument juridique que d'autres sites similaires ailleurs en France, n'étaye pas la position des Communautés européennes selon laquelle la fourniture du site est une mesure d'infrastructure générale.[4105] Ils affirment que le site a été spécifiquement créé pour accueillir les installations relatives à l'A380 d'Airbus, que son utilisation est expressément limitée à l'industrie aéronautique, et qu'il est utilisé presque exclusivement par Airbus et ses fournisseurs.[4106] Les États-Unis font également référence à la décision de la Commission européenne dans l'affaire *Scott Paper*, faisant valoir que la conclusion de la Commission selon laquelle l'achat et la transformation d'un terrain agricole pour une utilisation industrielle, et sa vente à un prix qui ne permettait pas de recouvrer les coûts, n'auraient pas été effectués par un investisseur privé et constituaient donc une aide publique étaye leur point de vue selon lequel la fourniture du site AéroConstellation constitue une subvention.[4107]

7.1142 Les États-Unis allèguent que les recettes tirées de la vente des terrains de la ZAC constituaient une rémunération moins qu'adéquate, conférant ainsi un avantage à Airbus, parce qu'elles ne couvraient pas a) le coût de la viabilisation des terrains, b) la valeur des terrains non viabilisés et c) un rendement non spécifié. Ils affirment qu'un investisseur privé n'aurait pas viabilisé les terrains pour les vendre à perte. Ils font valoir que le fait que les Communautés européennes prennent comme point de repère le prix sur le marché des terrains viabilisés dans la région ne tient pas compte du fait que le site a été créé expressément pour Airbus et qu'un investisseur privé qui aurait viabilisé les terrains pour un acheteur particulier n'exclurait pas de son prix de vente la valeur de l'investissement qu'il aurait effectué pour aménager les terrains, ce que les pouvoirs publics ont fait en fournissant le site AéroConstellation à Airbus.[4108]

7.1143 Les États-Unis soutiennent également que la plupart des voies de circulation sur le site relient exclusivement les installations d'assemblage et d'essai d'Airbus à l'aéroport.[4109] Les seuls autres utilisateurs des voies de circulation sur le site AéroConstellation sont Air France et STTS, qui utilisent ces voies pour accéder à leurs bâtiments. Faisant référence à la carte officielle du site, les États-Unis

[4100] États-Unis, DCE, paragraphe 401.
[4101] États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 144.
[4102] États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 144, faisant référence à l'étude d'Atisreal fournie par les Communautés européennes en tant que pièce EC-18 (RCC), page 10.
[4103] À l'appui de leur position, les États-Unis font référence à des cartes qui peuvent être consultées à l'adresse suivante: http://www.grandtoulouse.org/admin/upload/fichier/aeroconstellation.htm (Carte interactive), pièce US-218, et en particulier à la description des activités de ces sociétés sur les cartes intitulées "La société Capelle", "Le centre technique" et "La station carburant". *Voir aussi* les communiqués de presse publiés par ELYO, pièce US-221, et ExxonMobil, pièce US-222, décrivant le rôle d'ELYO, d'ExxonMobil et de Spie Batignolle.
[4104] États-Unis, DCE, paragraphe 402.
[4105] États-Unis, DDONC, paragraphe 90.
[4106] États-Unis, DDONC, paragraphe 91.
[4107] European Commission, Decision of 12 July 2000, Aid to Scott Paper SA Kimberly-Clark, OJ 2002 L 12, pièce US-190 (ci-après "*Scott Paper*"). États-Unis, PCE, paragraphes 435 et 436.
[4108] États-Unis, DDONC, paragraphe 92.
[4109] États-Unis, réponse à la question n° 20 de la première série de questions du Groupe spécial, paragraphe 145.

notent que ces bâtiments sont situés à l'extrémité sud du site, à l'entrée du site quand on arrive de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, et ils font valoir que les voies de circulation utilisées par Air France et STTS ne représentent même pas 10 pour cent de la longueur totale des voies de circulation.[4110] De même, Airbus est l'utilisateur exclusif de la plupart des aires de stationnement des aéronefs sur le site. Les États-Unis affirment que le vaste espace situé devant le hall de production d'Airbus dénommé "infrastructure publique" et apparaissant en rouge sur la carte pouvant être consultée sur le site Web du Grand Toulouse est utilisé exclusivement par Airbus comme site d'essai de l'A380. Airbus est propriétaire du terrain utilisé pour les véritables installations d'essai, apparaissant en bleu sur la carte.[4111] Les États-Unis affirment que cela prouve que les améliorations apportées à l'infrastructure ne sont pas "générales" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii).

Avantage

7.1144 Les États-Unis ont formulé leurs affirmations concernant l'avantage allégué associé à la fourniture du site AéroConstellation et des EIG sur la base des renseignements mis à la disposition du public, puisque les Communautés européennes n'avaient communiqué aucun des renseignements sur le sujet qui leur avaient été demandés pendant le processus prévu à l'Annexe V. Les États-Unis présentent une série de chiffres pour les dépenses consacrées à l'aménagement du site AéroConstellation, qui vont de 158 millions d'euros[4112] à 200 millions d'euros.[4113] Ils affirment également que les autorités françaises ont dépensé quelque 77,9 millions d'euros, c'est-à-dire 82 euros par mètre carré, pour des mesures d'aménagement interne destinées à transformer 950 000 mètres carrés de terrain agricole en un terrain propre à une utilisation industrielle, EIG non inclus.[4114] Les Communautés européennes ne contestent pas ces chiffres. Les États-Unis soutiennent qu'un propriétaire commercial du terrain l'aurait vendu "tel quel" ou aurait demandé un rendement commercial pour l'investissement effectué pour transformer le terrain en un site industriel, en plus d'exiger un prix correspondant à la valeur du terrain.[4115] Ils font valoir que les 158 millions d'euros affectés à la viabilisation du site s'apparentent à un don, puisque les autorités françaises ont consacré des fonds à la création d'un site qu'Airbus aurait dû sinon créer elle-même.[4116] Ils ont initialement affirmé, sur la base des renseignements mis à la disposition du public, que les autorités françaises avaient vendu les terrains de la ZAC à Airbus pour une somme de l'ordre de 14 à 27 euros par mètre carré[4117], alors qu'elles avaient vendu les surfaces commerciales restantes dans la ZAC pour

[4110] Les États-Unis font référence à cet égard aux cartes mentionnées auparavant qui peuvent être consultées à l'adresse suivante: http://www.grandtoulouse.org/admin/upload/fichier/aeroconstellation.htm (Carte interactive) et qu'ils ont présentées en tant que pièce US-218. Sur les cartes, les sites apparaissant en bleu sont les installations privées (avec pour chacun le nom de l'occupant); les zones apparaissant en rouge constituent l'infrastructure "publique": les routes, voies de circulation et aires de stationnement des avions sur le site. *Voir aussi* les photographies par satellite du site à l'adresse suivante: http://maps.google.com, pièce US-481.

[4111] *Voir* la carte à l'adresse suivante: http://perso.orange.fr/franceaero/plan/planaccueil.htm, pièce US-219. *Voir aussi* les cartes à l'adresse suivante: http://www.grandtoulouse.org/admin/upload/fichier/aeroconstellation.htm (Carte interactive), pièce US-218, en particulier les cartes intitulées "Les aires industrielles" et "Les postes extérieurs". Enfin, *voir* le **[***]** de l'étude d'Atisreal fournie par les Communautés européennes en tant que pièce EC-18 (RCC), page 11.

[4112] États-Unis, PCE, paragraphe 467, note de bas de page 568.

[4113] États-Unis, PCE, paragraphe 456.

[4114] Les 77,9 millions d'euros représentent la différence entre le total de 158 millions d'euros que les autorités françaises ont dépensés pour aménager le site AéroConstellation (États-Unis, PCE, paragraphe 468) et la fraction de ce montant, de 80,1 millions d'euros, qui a été consacrée aux EIG (États-Unis, PCE, paragraphe 475).

[4115] États-Unis, DCE, paragraphe 406.

[4116] États-Unis, PCE, paragraphe 468.

[4117] États-Unis, PCE, paragraphes 467 et 468.

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

45,73 euros par mètre carré.[4118] Les États-Unis indiquent également qu'à l'époque où elles ont créé le site AéroConstellation, les autorités françaises ont également créé à proximité la ZAC Andromède, une zone mixte résidentielle et commerciale aménagée principalement pour répondre aux besoins résidentiels et commerciaux engendrés par le projet AéroConstellation, et ont vendu les terrains de la ZAC Andromède pour la somme de 200 euros par mètre carré.[4119] Selon les États-Unis, la vente des terrains de la ZAC AéroConstellation s'est donc effectuée moyennant une rémunération moins qu'adéquate et elle confère donc un avantage à Airbus.

7.1145 S'appuyant là encore sur des renseignements mis à la disposition du public[4120], les États-Unis affirment que la location des EIG était fondée sur le coût total des équipements, tel qu'il avait été estimé initialement en 2002, soit 53,4 millions d'euros. Le contrat de location, d'une durée de 40 ans, a été conclu en juin 2002. Le montant du loyer a été déterminé par analogie avec un prêt assorti d'un taux d'intérêt annuel de 2,2 pour cent, le remboursement du principal et des intérêts étant échelonné sur la durée du contrat de location, soit 40 ans. Les versements de loyer étaient progressifs, c'est-à-dire qu'ils étaient plus faibles les premières années et plus élevés par la suite.[4121] En 2003, cependant, le coût total estimé du projet était passé à 69,2 millions d'euros, ce qui a entraîné une modification du contrat de location, suivant laquelle une partie des coûts, soit 56 millions d'euros, était traitée comme un prêt sur 40 ans assorti d'un taux d'intérêt annuel de 2,2 pour cent tandis qu'un taux d'intérêt de 4,5 pour cent, sur 40 ans également, était appliqué à la somme restante, soit 13,2 millions d'euros. En 2004, après une nouvelle augmentation des coûts qui ont atteint 80,1 millions d'euros au total, le contrat de location a de nouveau été modifié, 62,6 millions d'euros étant traités comme un prêt sur 40 ans assorti d'un taux d'intérêt annuel de 2,2 pour cent conformément aux conditions du contrat initial, et un taux d'intérêt de 4,5 pour cent étant appliqué aux 17,5 millions d'euros restants.[4122]

7.1146 Les États-Unis font valoir que ces conditions ne sont pas commerciales. Selon eux, un investisseur commercial dans un bien immobilier industriel dans la région à l'époque (2002-2004) aurait exigé un rendement net initial de l'ordre de 9 à 11 pour cent pour avoir investi 80,1 millions d'euros dans la construction des EIG, avec un prix de location de 7,2 millions à 8,8 millions d'euros.[4123] Les États-Unis soutiennent également que d'autres aspects du contrat de location démontrent son caractère non commercial: a) le calcul du prix de location ne tient pas compte de la valeur des 119 hectares de terrain sur lesquels les EIG ont été construits; b) le prix de location augmente progressivement, ce qui réduit encore le rendement initial net effectif[4124], et c) le prix de

[4118] États-Unis, PCE, paragraphe 469, faisant référence à l'Agence d'urbanisme et d'aménagement du Territoire Toulouse aire urbaine, Atlas des parcs d'activités de la Haute-Garonne, disponible à l'adresse suivante: http://www.auat-toulouse.org, pièce US-223; *voir aussi Airbus entame la construction de l'usine Star de l'A380 à Blagnac*, Les Échos No. 18555, page 12 (19 décembre 2001) (indiquant qu'en décembre 2001, 37 hectares étaient toujours disponibles pour la somme de 45,73 euros par mètre carré), pièce US-212.

[4119] États-Unis, PCE, paragraphe 470, faisant référence à Atlas des Parcs d'activités de la Haute-Garonne, Blagnac, ZAC Andromède, disponible à l'adresse suivante: http://www.auat-toulouse.org/cdza_trav/Rcs_swf/loader.php, pièce US-224.

[4120] États-Unis, PCE, paragraphe 474, faisant référence au Conseil de Communauté du Grand Toulouse, Délibération n° 2004-05-ADU-01, 28 mai 2004, pièce US-214; *voir aussi Les collectivités locales ont investi 172 millions d'euros dans la zone* AéroConstellation, Les Échos No. 19155, page 20 (10 mai 2004), pièce US-213.

[4121] Les États-Unis précisent que lorsque le coût initial des EIG a été estimé à 53,4 millions d'euros, on prévoyait que le loyer annuel s'échelonnerait entre 1,6 million d'euros (en 2007) et 2,8 millions d'euros (en 2042).

[4122] États-Unis, PCE, paragraphes 474 à 476, faisant référence au Conseil de Communauté du Grand Toulouse, Délibération n° 2004-05-ADU-01 (28 mai 2004), pièce US-214.

[4123] États-Unis, DCE, paragraphe 410.

[4124] États-Unis, PCE, paragraphe 473.

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

location n'est pas assujetti à **[***]**, mais reste **[***]** pendant les 40 ans.[4125] Selon les États-Unis, un investisseur commercial n'aurait pas agi de cette manière, mais aurait demandé **[***]** du loyer pour refléter le **[***]** des fonds.[4126] L'absence d'une clause **[***]** a pour effet de conférer un autre avantage très important à Airbus.[4127]

7.1147 Enfin, les États-Unis affirment que le propre consultant des Communautés européennes, M. Miller, est parvenu à la conclusion que le contrat de location conférait un avantage par rapport à un point de repère du marché. Selon les États-Unis, M. Miller a conclu qu'un investisseur commercial aurait demandé un prix de location de 4,4 millions d'euros par année pour les EIG plus un montant additionnel de 1,5 million d'euros pour le terrain sur lequel ces équipements étaient construits, soit au total 5,9 millions d'euros par année.[4128] Cependant, les États-Unis affirment qu'en moyenne, Airbus paye un prix de location annuel de 3,1 millions d'euros[4129], et que, par conséquent, en moyenne, Airbus paye 2,8 millions d'euros de moins par an que ce qu'un investisseur commercial lui aurait demandé de payer.[4130]

7.1148 Répondant à l'argument des Communautés européennes selon lequel le coût de la dette d'Airbus devrait servir de point de repère, les États-Unis affirment que, si l'on accepte l'approche des Communautés européennes et que l'on établit le coût de la dette d'Airbus à 6,83 pour cent[4131], le prix de location fondé sur le marché devrait être de 5,5 millions d'euros par année[4132] – soit près du double du montant payé par Airbus. Ainsi, selon les États-Unis, même si l'on utilise l'approche des Communautés européennes pour analyser le contrat de location, y compris le point de repère qu'elles proposent, Airbus économise au moins 2,7 millions d'euros par année du fait des conditions avantageuses du contrat de location des EIG.[4133]

[4125] États-Unis, DCE, paragraphes 411 à 413.

[4126] États-Unis, DCE, paragraphe 413, citant l'INSEE, Informations rapides, Série "Principaux indicateurs", Indice du coût de la construction, 12 janvier 2007, page 2: "L'Indice du coût de la construction est notamment utilisé pour réviser les loyers des baux commerciaux.", pièce US-588.

[4127] États-Unis, DCE, paragraphe 413. Les États-Unis notent qu'entre le troisième trimestre de 1997 et le troisième trimestre de 2006, les prix de location indexés sur l'indice du coût de la construction de l'INSEE ont augmenté chaque année de 2,86 pour cent en moyenne, citant l'INSEE, L'indice du coût de la construction, pièce US-589. Sur la base des conditions du contrat de location tel que modifié en 2004, les États-Unis soutiennent qu'Airbus paye, en moyenne, 3,1 millions d'euros pendant 40 ans. Si l'on établit un lien entre le paiement annuel de ces 3,1 millions d'euros et l'indice du coût de la construction de l'INSEE, ainsi que l'aurait fait un investisseur privé, et si l'on suppose une hausse annuelle moyenne du coût de la construction de 2,86 pour cent, les États-Unis affirment que le prix de location annuel s'élèverait à 4,00 millions d'euros en 2012; à 5,30 millions d'euros en 2022; à 7,02 millions d'euros en 2023; et à 9,31 millions d'euros en 2042. États-Unis, DCE, note de bas de page 517.

[4128] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 185 du Groupe spécial, paragraphe 123, faisant référence à CE, DDOC, paragraphes 31 et 32.

[4129] États-Unis, DCE, paragraphes 408 à 414.

[4130] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 185 du Groupe spécial, paragraphe 123.

[4131] CE, réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 160.

[4132] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 143 et note de bas de page 193, faisant référence au calcul des États-Unis indiqué dans la pièce US-686. Les États-Unis indiquent ne pas comprendre comment les Communautés européennes sont arrivées au montant de 4,4 millions d'euros utilisé dans leur réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 161, notant que les Communautés européennes n'ont pas expliqué leur méthode de calcul, ni communiqué leurs calculs.

[4133] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 143. Les États-Unis observent que les Communautés européennes indiquent que le taux de 6,83 pour cent représentait le coût moyen de la dette d'Airbus France pendant toute la période considérée (CE, réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 160); or, les États-Unis ont utilisé auparavant un taux de 6,83 pour cent pour la part de 62,6 millions d'euros convenue en 2002 et un taux de 6,17 pour cent pour la part

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

7.1149 Les États-Unis défendent également leur prix de location servant de repère se situant entre 7,2 millions et 8,8 millions d'euros, basé sur un rendement net initial de l'ordre d'au moins 9 à 11 pour cent.[4134] Ils affirment que le contrat de location des EIG ne diffère pas des autres contrats et que ses risques sont plutôt supérieurs à ceux d'un contrat pour un bien immobilier classique parce que le site de la ZAC AéroConstellation et les EIG ont été conçus sur mesure pour Airbus et les besoins de l'industrie aéronautique et qu'il s'agit donc d'installations extrêmement spécialisées pour lesquelles il n'existe quasiment pas d'autre marché qu'Airbus et les sociétés qui lui sont associées qui occupent la ZAC.[4135] Les États-Unis affirment aussi que même si la cote de crédit d'Airbus France a pu être de A1 en 2007, elle n'a été que de A2 en 2001 et a été même abaissée à A3 au début de 2002, lorsque les conditions de location ont été négociées et convenues, et que cette cote de crédit est restée à ce niveau encore pendant deux ans environ après la date d'entrée en vigueur du contrat de location des EIG.[4136]

7.1150 Les États-Unis estiment que l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle Airbus France n'aurait pas accepté que le rendement locatif de l'investisseur soit supérieur à son propre coût d'emprunt est contraire à la réalité économique. En particulier, ils soutiennent que les sociétés préfèrent généralement les locations aux achats parce que la dette relative à une location n'apparaît pas dans leur bilan. Ils rappellent aussi que le contrat de location faisait partie de la même transaction globale que l'achat du site AéroConstellation par Airbus et les autres sociétés aéronautiques qui l'utilisaient.[4137] On ne voit donc pas très bien si Airbus avait même la possibilité de construire et/ou d'acheter les EIG elle-même. En fait, les États-Unis font valoir que l'affirmation des Communautés européennes est difficile à concilier avec la pratique effective sur le marché, où les prix de location sont souvent supérieurs aux prix d'achat sur la base du coût d'emprunt d'une société.

7.1151 S'agissant de l'indexation, les États-Unis précisent ce qui suit: i) en raison de la valeur temporelle de l'argent, le fait que des versements de loyer plus élevés ne sont effectués que plus tard a pour effet de faire baisser le taux de rentabilité pour l'investisseur/bailleur; et ii) l'absence de **[***]** fait courir à l'investisseur le risque additionnel d'une réduction supplémentaire de son rendement à cause de **[***]**. Un prix de location de **[***]** exigerait généralement une prime à titre de compensation pour ce risque additionnel (en particulier au regard de la longue durée de la location), mais le rendement de 3,9 pour cent que rapporte la location des EIG ne comprend pas une telle prime. Selon les États-Unis, le fait de qualifier la location de financement sous forme de crédits ne "dispense" pas de **[***]**, mais signifie simplement qu'alors que **[***]** est en général explicitement indiqué dans les contrats de location, il est généralement implicite dans le financement sous forme de crédits. Cela signifie également que dans le cas d'un arrangement sur 40 ans comme pour la location des EIG, il faudrait qu'un tel "**[***]** implicite" prenne en compte le **[***]** qui accompagne un prêt à plus long terme, c'est-à-dire que la prime serait beaucoup plus élevée que pour l'emprunt moyen de la société.[4138]

---

de 17,5 millions d'euros convenue en 2004 (États-Unis, DCE, paragraphe 411, note 512). Même si les calculs étaient faits sur cette base plus prudente, les États-Unis considèrent que le prix de location aurait été de 4,3 millions d'euros pour la part de 62,6 millions d'euros et de 1,1 million d'euros pour la part de 17,5 millions d'euros (soit au total 4,4 millions d'euros par année, c'est-à-dire 2,2 millions d'euros de plus par année que le prix de location convenu), faisant référence à leur calcul indiqué dans la pièce US-686.

[4134] États-Unis, DCE, paragraphe 411; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphes 141 à 150.

[4135] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 147.

[4136] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 148, faisant référence à la copie écran de Moody's, pièce US-688.

[4137] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 149, faisant référence à CE, PCE, note 726.

[4138] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 272 du Groupe spécial.

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

7.1152 Les États-Unis soutiennent donc qu'Airbus reçoit un avantage d'au moins 4 à 5,6 millions d'euros par année au titre de la location des EIG et, en fait, beaucoup plus important.[4139] En tout état de cause, les États-Unis notent que les Communautés européennes ont admis qu'Airbus recevait un avantage du fait des modalités et conditions du contrat de location des EIG dont la valeur s'élevait à au moins 2,3 millions d'euros par année.[4140]

7.1153 Les États-Unis allèguent que la fourniture du site est une subvention spécifique "en droit" parce que l'ensemble du site, y compris les EIG, a été conçu "sur mesure" pour les activités de production de l'A380, et est explicitement consacré à l'industrie aéronautique en tant que "parc d'activités aéronautiques". Ils allèguent aussi que la fourniture du site est une subvention spécifique "en fait", parce que seules des sociétés aéronautiques et leurs fournisseurs sont établis sur le site AéroConstellation et qu'Airbus est l'utilisateur principal ou dominant du site, y compris des EIG.[4141]

Communautés européennes

Infrastructure générale

7.1154 Les Communautés européennes affirment que les parcs industriels comme la ZAC AéroConstellation constituent une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC parce que la création de telles installations profite à la société dans son ensemble et répond à des politiques de développement économique légitimes. Selon elles, la création d'un site industriel est un choix de politique légitime que chaque Membre de l'OMC peut faire.[4142] Les Communautés européennes font valoir que la création d'un site industriel est donc un investissement public au profit de la population dans son ensemble. Elles disent que tout membre du public peut participer aux appels d'offres pour la vente des terrains et la location des EIG, et que ces appels d'offres sont ouverts et non discriminatoires. En échange, il est ensuite attendu des sociétés qui utilisent la ZAC qu'elles investissent et produisent dans la zone, ce qui a des effets secondaires positifs sur l'emploi et les recettes fiscales dans la région. Les Communautés européennes affirment donc que le site de la ZAC AéroConstellation, comme les ZAC dans toute la France, est un exemple typique de partenariat public-privé visant le développement économique du pays dans son ensemble et constitue une infrastructure générale.[4143] En outre, elles observent que toutes les sociétés qui ont acheté des terrains dans la ZAC AéroConstellation ont payé le même prix, à savoir **[***]** par mètre carré, prix dont elles font valoir qu'il correspond aux prix sur le marché des terrains viabilisés dans la région.[4144] Elles font aussi valoir qu'Airbus avait d'autres choix que la ZAC AéroConstellation – selon les Communautés européennes, Airbus a acheté un terrain industriel "non différencié", avec une infrastructure de base qui lui permettait de l'utiliser à des fins industrielles, et des terrains similaires étaient disponibles dans toute l'Europe. Par ailleurs, les Communautés européennes affirment que le rendement pour les pouvoirs publics ne se limite pas au prix d'achat des terrains, mais peut inclure "d'autres formes" de rémunération, telles qu'une augmentation des recettes fiscales et une hausse de l'emploi, qui peuvent les inciter à supporter ce qui apparaît comme une perte lors de la fourniture des terrains en question. Elles soutiennent que l'examen du coût supporté par les autorités françaises pour viabiliser le site pour une utilisation industrielle n'est pas pertinent pour la question de l'avantage.[4145]

[4139] *Voir* États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 272 du Groupe spécial.
[4140] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphes 141 à 150.
[4141] États-Unis, PCE, paragraphe 479.
[4142] CE, PCE, paragraphe 923.
[4143] CE, PCE, paragraphe 925.
[4144] CE, PCE, paragraphes 927 à 935, citant Attestation de vente, **[***]**, pièce EC-123 (RCC).
[4145] CE, DDONC, paragraphes 216 et 217.

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

7.1155 Les Communautés européennes ne font pas valoir que les EIG constituent une infrastructure générale et que leur fourniture n'est donc pas une contribution financière. Elles affirment plutôt que les conditions de location de ces installations correspondent à un point de repère du marché, et ne confèrent donc pas d'avantage au sens de l'article 1.1 b).[4146] Les Communautés européennes affirment que les EIG permettent aux propriétaires des terrains dans la ZAC AéroConstellation de tirer avantage des gains d'efficacité offerts par l'utilisation d'un réseau unique et intégré d'équipements, au lieu que chaque société construise sa propre infrastructure inutile et potentiellement incompatible avec les autres.[4147] Elles font valoir que **[***]**, et que les terrains de la ZAC n'auraient eu aucune valeur pour Airbus France en l'absence d'équipements tels que des voies de circulation et des aires d'entretien des aéronefs, parce que ces équipements communs sont indispensables pour les activités d'assemblage final de l'A380 d'Airbus France.[4148] Les Communautés européennes soutiennent en outre que **[***]**.[4149] Elles indiquent aussi que **[***]**.[4150]

Avantage

7.1156 Les Communautés européennes affirment que le prix payé par Airbus pour acheter des terrains dans la ZAC AéroConstellation était équivalent ou supérieur aux prix demandés dans d'autres ZAC viabilisées de manière similaire en France. Par exemple, dans la ZAC de Saint-Martin-du-Touch, qui est également située à proximité de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, le prix d'un terrain industriel comparable s'établit à **[***]**.[4151] Les Communautés européennes contestent le caractère approprié de la comparaison faite par les États-Unis avec la ZAC Andromède, parce que celle-ci n'a pas une vocation industrielle, mais est consacrée au logement et aux services, et les terrains y sont donc beaucoup plus chers que dans une ZAC industrielle.[4152] Elles soutiennent que les constatations d'Atisreal, firme d'évaluation commerciale indépendante, confirment que le prix des terrains achetés par Airbus France dans la ZAC AéroConstellation était conforme aux conditions du marché. Utilisant aussi bien des méthodes d'évaluation comparative que des méthodes d'évaluation fondées sur le coût des terrains, dont il est allégué qu'elles sont conformes aux normes de l'industrie, Atisreal a conclu que le prix sur le marché des terrains viabilisés du type de ceux achetés par Airbus France était de l'ordre de 24 à 27 euros/mètre carré en 2001.[4153]

7.1157 Dans ce contexte, les Communautés européennes font valoir que dans les cas où le coût pour les pouvoirs publics est particulièrement élevé par rapport à la valeur des ressources économiques transférées au bénéficiaire, soit l'"avantage conféré au bénéficiaire", le critère du point de repère du marché s'applique toujours et sert de plafond pour le montant de l'"avantage" qui peut être évalué au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Selon les Communautés européennes, cela signifie que les pouvoirs publics peuvent univquement obtenir un rendement fondé sur le marché pour la valeur du bien, qui peut ou non être inférieure à son coût.[4154] Les Communautés européennes soutiennent que les États-Unis se fondent à tort sur l'article 14 a) de l'Accord SMC, qui concerne les prises de participation des pouvoirs publics au capital social et selon lequel un avantage n'est pas conféré à moins que la prise de participation au capital social ne soit contraire à la "pratique habituelle concernant les investissements … des investisseurs privés sur le territoire de ce Membre".

[4146] CE, PCE, paragraphe 925.
[4147] CE, PCE, paragraphe 922.
[4148] CE, PCE, paragraphe 919.
[4149] CE, PCE, paragraphe 919, faisant référence à la déclaration **[***]**, paragraphes 4 à 6, pièce EC-17 (RCC); Protocole d'accord de la ZAC, **[***]**, pièce EC-130 (RCC) **[***]**.
[4150] CE, PCE, paragraphe 919, faisant référence à la déclaration **[***]**, paragraphes 4 à 6, pièce EC-13 (RCC); AFUL: Statuts, **[***]**, pièce EC-124 (RCC).
[4151] CE, PCE, paragraphe 928, citant Attestation de **[***]**, pièce EC-127 (RCC).
[4152] CE, PCE, paragraphe 928.
[4153] CE, PCE, paragraphe 929, citant **[***]**, certificat d'évaluation **[***]**, pièce EC-18 (RCC).
[4154] CE, PCE, paragraphe 933.

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

L'article 14 d) de l'Accord SMC prévoit un critère différent pour la fourniture de biens et de services, un critère qui est lié aux "conditions du marché existantes", telles que le "prix". Lorsque les "conditions du marché existantes" imposent un prix pour le bien ou le service – comme c'est le cas pour un terrain industriel viabilisé – ce prix sert de point de repère approprié pour déterminer si un "avantage" a été conféré. Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel un avantage a été conféré parce qu'un investisseur privé n'aurait pas accordé la contribution financière dès le départ, ou ne l'aurait pas accordée sous la forme exacte qu'elle a finalement prise (par exemple sous la forme d'une vente de terrains viabilisés plutôt que non viabilisés).[4155] Les Communautés européennes contestent que la décision de la Commission des CE dans l'affaire *Scott Paper* soit pertinente pour l'analyse en l'espèce, car elles affirment que les règles relatives aux aides publiques des CE imposent des disciplines différentes de celles de l'Accord SMC.[4156] Selon les Communautés européennes, les pouvoirs publics peuvent supporter des coûts plus élevés que ne le ferait un investisseur privé, et même vendre des terrains à perte, sans accorder de subvention, parce qu'ils peuvent obtenir d'autres formes de rémunération – telles qu'une augmentation des recettes fiscales et une hausse de l'emploi.[4157]

7.1158 Les Communautés européennes reconnaissent que les EIG sont indispensables pour les activités d'assemblage final de l'A380 et ont joué un rôle central dans la décision prise par Airbus France de s'installer dans la ZAC AéroConstellation. Elles notent que **[***]**.[4158] Chaque membre verse le même montant par unité d'utilisation d'un EIG donné.[4159] Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas présenté des éléments de preuve suffisants pour montrer que les conditions de la location des EIG n'étaient pas commerciales[4160], même si elles ne contestent pas les allégations des États-Unis concernant le calcul du prix de location.

7.1159 En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel le calcul du prix de location ne tient pas compte de la valeur du terrain sur lequel les EIG ont été construits, les Communautés européennes affirment, en s'appuyant sur la conclusion de l'expert, M. Miller, que le rendement initial servant de repère utilisé par les États-Unis (9 à 11 pour cent) est considérablement gonflé, et est fondé sur un rapport dénué de pertinence qui analysait les rendements nets initiaux des biens immobiliers industriels.[4161] Selon les Communautés européennes, les EIG ne sont pas des biens immobiliers industriels classiques, mais s'apparentent au financement d'un projet d'installations/d'équipements. En conséquence, les Communautés européennes affirment que, contrairement à la location d'un bien immobilier industriel classique, la location des EIG présente un très faible risque pour les investisseurs, premièrement parce que le financement de la location est effectivement garanti par les EIG eux-mêmes, et deuxièmement parce que la location couvre toute la durée de vie de l'investissement dans les équipements.[4162] Elles affirment en outre qu'Airbus France et Air France présentent un très faible risque de crédit/défaut pour les investisseurs.[4163] Elles soutiennent que, considérés conjointement, ces facteurs signifient que toute prime de risque appliquée à la location des

[4155] CE, DCE, paragraphes 386 à 391.
[4156] CE, DDOC, paragraphe 394.
[4157] CE, DCE, paragraphe 389.
[4158] CE, PCE, paragraphe 918, faisant référence à Association de foncière urbaine libre de la ZAC AéroConstellation, Statuts **[***]**, pièce EC-124 (RCC).
[4159] CE, PCE, paragraphe 918.
[4160] CE, PCE, paragraphes 936 à 938.
[4161] CE, DDOC, paragraphe 29.
[4162] CE, réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 159. Selon les Communautés européennes, cela signifie qu'à l'expiration de la location, les investisseurs n'assument pas de risque lié à l'occupation – c'est-à-dire le risque que, s'il existe une valeur résiduelle à la fin de la location, l'investisseur ne puisse pas recouvrer cette valeur en trouvant un nouveau locataire.
[4163] CE, réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 159, citant Moody's Investor Service, EADS, 12 mars 2007, pièce EC-835.

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

EIG serait faible. En revanche, le rendement des biens immobiliers industriels classiques doit prendre en compte le risque lié à l'occupation et le risque de défaut. Par ailleurs, selon les Communautés européennes, la longue durée du contrat de location des EIG rend particulièrement inappropriée une comparaison avec un point de repère fondé sur les rendements nets initiaux des biens immobiliers industriels. Les Communautés européennes font valoir que les contrats de location financière à long terme couvrant la durée de vie d'un actif sont simplement un moyen de financer ce qui est, en fait, l'achat d'un actif. Selon les Communautés européennes, Airbus France n'accepterait donc pas que le rendement de l'investisseur soit supérieur à son propre coût d'emprunt (c'est-à-dire le coût du financement de l'achat de ces actifs), dont, selon leurs affirmations, les États-Unis reconnaissent qu'il n'était que de 6,83 pour cent pendant la période considérée.[4164] Les Communautés européennes soutiennent donc qu'Airbus France aurait pu simplement emprunter les 80,1 millions d'euros nécessaires à la construction des EIG et sous-louer ensuite une partie des équipements aux autres membres de l'AFUL. Elles soutiennent que, pour un contrat de location financière couvrant toute la durée de vie utile des actifs, le bailleur ne peut pas demander un rendement supérieur au coût des fonds que le locataire peut obtenir grâce à des mécanismes de financement de rechange aisément disponibles. Sur la base des éléments qui précèdent, les Communautés européennes font valoir que le point de repère approprié pour la location des EIG est le coût d'emprunt d'Airbus France, lequel correspond à la source de financement de rechange sur le marché la plus probable.

7.1160 Les Communautés européennes concluent donc que selon ce point de repère relatif au coût d'emprunt, le loyer annuel moyen versé serait d'environ 4,4 millions d'euros, soit beaucoup moins que les sommes avancées par les États-Unis (7,2 à 8,2 millions d'euros). Elles font valoir que puisque le financement sous forme de crédits n'est pas indexé (parce que le taux d'emprunt représente le rendement total du créancier), la différence entre ce point de repère et le rendement effectif de la location représenterait le montant total de tout "avantage" obtenu par Airbus France.[4165]

7.1161 Les Communautés européennes contestent aussi le point de vue des États-Unis selon lequel la location confère un avantage parce que le prix de location augmente progressivement, ce qui réduit encore le rendement initial net effectif à un niveau bien inférieur au taux nominal de 3,9 pour cent, et n'est pas assujetti à **[***]**, mais reste **[***]** pendant les 40 ans, et ce pour trois raisons. Elles soutiennent que l'examen de l'"avantage" ne repose pas sur les caractéristiques structurelles d'un instrument de financement.[4166] Elles considèrent que des instruments qui présentent ou ne présentent pas de caractéristiques telles qu'une structure de remboursement progressif ou une indexation n'ont rien de non commercial en soi. Elles font valoir que ces caractéristiques ne sont pertinentes que dans la mesure où elles affectent le taux de rentabilité de l'investisseur, alors que l'examen de l'"avantage" consiste à déterminer si le rendement effectif de tels instruments est conforme à un taux du marché. Deuxièmement, les Communautés européennes font valoir que le fait que les États-Unis s'appuient sur ces deux caractéristiques structurelles, à savoir des remboursements progressifs et l'absence d'indexation, est incohérent parce que, d'une part, ils critiquent la structure de remboursement "progressif" de la location des EIG alors que, d'autre part, ils affirment que ces remboursements devraient, en fait, augmenter avec le temps sous l'effet de l'indexation afin de tenir compte de la valeur décroissante de l'argent.[4167] Troisièmement, les Communautés européennes font valoir que même si la location des EIG pouvait être considérée comme ne prévoyant pas d'indexation, cela n'en ferait pas une location "non commerciale". Dans ce contexte, les Communautés européennes

[4164] CE, réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 160.
[4165] CE, réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 161.
[4166] CE, réponse à la question n° 271 du Groupe spécial, paragraphe 163, faisant référence à CE, PCE, paragraphes 1640 et 1641; CE, PDOC, paragraphes 14 à 18 (déclaration de M. Whitelaw); CE, réponse à la question n° 65 du Groupe spécial, paragraphe 71.
[4167] CE, réponse à la question n° 272 du Groupe spécial, paragraphes 163 et 164.

maintiennent leur position selon laquelle l'utilisation d'un point de repère relatif au coût de la dette dispense de recourir à l'indexation; le financement sous forme de crédits n'est pas indexé.[4168]

7.1162 Les Communautés européennes n'argumentent pas sur la question de la spécificité si ce n'est pour affirmer que la fourniture du site en soi constitue une infrastructure générale et qu'en conséquence, elle n'est pas une contribution financière et n'entre pas dans le champ de l'Accord SMC. S'agissant des EIG, les Communautés européennes ne formulent aucun autre argument concernant la spécificité.

Fourniture de routes

États-Unis

7.1163 Les États-Unis allèguent que les améliorations apportées aux RD901, RD902 et RD963 ne constituent pas la fourniture d'une infrastructure générale. Ils affirment que ces améliorations ne doivent servir qu'à Airbus et ses fournisseurs.[4169] À l'appui de leur affirmation, ils font référence à une déclaration des autorités françaises décrivant "les voies d'accès au site"[4170], ainsi qu'à des images satellite du site qui, affirment-ils, démontrent qu'Air France, STTS et SIDMI accèdent au site par le sud, par la RD901, alors que les améliorations créées à la périphérie nord du site (sur la RD963) et à sa périphérie est (sur la RD902, y compris le "Diffuseur de Pinot") sont destinées à l'usage exclusif d'Airbus et de ses fournisseurs. Les États-Unis font valoir que les améliorations routières sont devenues nécessaires par suite de la viabilisation du site AéroConstellation. Ils affirment donc que les travaux routiers n'ont pas été réalisés pour créer une infrastructure générale, mais sont liés spécifiquement à l'aménagement du site et ont été effectués pour fournir à Airbus et ses fournisseurs un accès au site.[4171] Les États-Unis contestent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la décision d'aménager le site AéroConstellation a simplement avancé le calendrier des améliorations du réseau routier de l'ensemble de la région. Selon les États-Unis, les travaux de construction sur la RD901, la RD902 et la RD963 ont été déclenchés exclusivement par l'aménagement du site AéroConstellation pour l'assemblage, les essais et la livraison de l'A380, ou les plans ont été considérablement modifiés à cette fin.[4172]

7.1164 Les États-Unis affirment que les renseignements mis à la disposition du public indiquent que les autorités françaises ont dépensé au moins 49 millions d'euros (environ 17 millions d'euros pour reconstruire la RD901 jusqu'au site AéroConstellation et au-dessous, et 33 millions d'euros pour adapter la RD902 aux besoins d'Airbus), et ont fourni ces routes à Airbus gratuitement.[4173] Ils indiquent qu'ils n'ont pas pu trouver de renseignements sur le coût des travaux réalisés sur la RD963.[4174] En substance, les États-Unis font valoir que la fourniture des routes améliorées est un don octroyé à Airbus et que, par conséquent, elle confère un avantage et constitue une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.[4175]

[4168] CE, réponse à la question n° 272 du Groupe spécial, paragraphe 165.

[4169] États-Unis, réponse à la question n° 153 du Groupe spécial, paragraphe 107. Les États-Unis n'acceptent donc pas le point de vue des Communautés européennes selon lequel leur position repose sur une affirmation d'utilisation dominante par les sociétés établies dans la ZAC.

[4170] États-Unis, PCE, paragraphe 482.

[4171] États-Unis, DDONC, paragraphes 93 à 95.

[4172] États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 150.

[4173] États-Unis, PCE, paragraphe 484, citant Flash AéroConstellation, Bulletin d'information des riverains, n° 11 (novembre/décembre 2002), disponible à l'adresse suivante: http://www.grandtoulouse.org/index.php?pagecode=20, pièce US-208.

[4174] États-Unis, PCE, paragraphe 481.

[4175] États-Unis, PCE, paragraphe 484.

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

7.1165 Les États-Unis affirment que les améliorations apportées à la RD901, à la RD902 et à la RD963 à l'occasion de l'établissement du site AéroConstellation sont *de facto* spécifiques à Airbus, au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. Ils font valoir que i) les ponts routiers pour les voies de circulation sur la RD901 sont, en fait, utilisés exclusivement par les usagers du site AéroConstellation et principalement par Airbus, et que ii) l'infrastructure d'accès, en particulier les carrefours giratoires créés sur la RD902 et la RD963, est utilisée, en fait, exclusivement ou principalement pour accéder aux installations d'Airbus relatives à l'A380.[4176]

Communautés européennes

7.1166 Les Communautés européennes font valoir que la construction des voies d'accès reliant le site AéroConstellation à l'IGG est un exemple classique de fourniture d'une infrastructure générale, un exemple "*par excellence*" d'une infrastructure générale, et qu'elle n'entre donc pas dans le champ de l'article 1.1 1) a) iii).[4177] Selon les Communautés européennes, les travaux routiers étaient nécessaires afin de réduire les embouteillages existants, et la décision d'aménager la ZAC AéroConstellation a simplement avancé le calendrier des améliorations routières dans l'ensemble de la région.[4178] Les Communautés européennes notent en outre qu'aucune restriction ne s'applique à l'utilisation des routes en question, et que les sociétés établies sur le site AéroConstellation ne disposent pas d'un accès privilégié aux routes.

7.1167 Les Communautés européennes contestent aussi que les usagers du site AéroConstellation tirent plus avantage des améliorations que d'autres usagers des routes. À cet égard, elles font valoir qu'étant donné les effets pratiques de la construction d'une route publique, il ne peut pas être établi que les usagers du site AéroConstellation, et *a fortiori* un usager spécifique, tirent plus avantage des améliorations que d'autres usagers des routes, parce que, selon elles, ces améliorations étaient nécessaires pour réduire les embouteillages existants, suite à l'établissement de plusieurs ZAC, et elles notent que l'accès à la ZAC Andromède se fait par les mêmes routes. Les Communautés européennes soutiennent aussi que la RD901 et la RD902 sont des axes de transport du Département de la Haute-Garonne, et que leur amélioration était planifiée longtemps avant que ne soit prise la décision d'aménager la ZAC AéroConstellation.[4179]

7.1168 À l'appui de leur position, les Communautés européennes font référence à la pratique des États-Unis en matière de droits compensateurs. En particulier, elles font valoir que dans l'affaire *Tôles et bandes en acier inoxydable en rouleaux en provenance de la République de Corée*, le Département du commerce des États-Unis ("DOC") a conclu que la construction d'une route publique dans la région de la Baie de Kwangyang n'était pas une subvention pouvant donner lieu à une mesure compensatoire.[4180] Le DOC a constaté que "la route publique n'était pas destinée à desservir **[***]**, mais à fournir une infrastructure générale dans la région dans le cadre du développement continu du pays **[***]** et de supprimer un goulot d'étranglement".[4181] Le DOC a observé que la route "{était} à la

[4176] États-Unis, réponse à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphes 149 à 151.
[4177] CE, PCE, paragraphe 940; CE, DDONC, paragraphe 220.
[4178] CE, PCE, paragraphes 921 et 944.
[4179] CE, PCE, paragraphe 944.
[4180] CE, PCE, paragraphe 941, citant Final Affirmative Countervailing Duty Determination: Stainless Steel Sheet and Strip in Coils from the Republic of Korea, 64 Fed. Reg. 30636, 30648-49 (18 juin 1999) ("*Acier inoxydable en provenance de Corée*").
[4181] CE, PCE, paragraphe 941, citant *Acier inoxydable en provenance de Corée*, pages 30648 et 30649. Contrairement à ce qu'avait indiqué le DOC dans l'affaire *Acier inoxydable en provenance de Corée*, le statut d'une mesure en tant qu'"infrastructure générale" ne dépend pas de l'intention subjective des autorités publiques (qui est manifestement difficile à établir). *Voir*, par exemple, l'Énoncé des mesures administratives accompagnant la Loi sur les Accords du Cycle d'Uruguay, H.R. 5110, H.R. Doc. 316, volume 1, 103d Congress, 2d sess. (1994), *réimprimé dans* 1994 USCCAN 4040, 4242 ("{I}l a depuis longtemps été établi que l'intention

fois utilisée par les industries de la région pour transporter des marchandises et par les résidents vivant dans la région de la Baie de Kwangyang".[4182] Selon les Communautés européennes, le même raisonnement s'applique en ce qui concerne les améliorations apportées à la RD901, à la RD902 et à la RD963.[4183]

7.1169 Les Communautés européennes soutiennent que l'allégation des États-Unis ne concerne réellement que les deux carrefours giratoires, c'est-à-dire les aménagements effectués à la périphérie nord (sur la RD963) et à la périphérie est (sur la RD902, en particulier le "Diffuseur de Pinot") du site.[4184] Elles font aussi valoir que les deux ponts routiers (sur la RD901, à la périphérie sud du site) relient les voies de circulation du site AéroConstellation à l'aéroport de Toulouse, et que lorsque les pouvoirs publics créent un site industriel pour l'industrie aérospatiale, une caractéristique importante est l'interconnexion avec l'aéroport. Les Communautés européennes considèrent donc que ces deux éléments se confondent avec l'infrastructure générale des routes publiques RD902 et RD963.[4185] À cet égard, elles observent que les carrefours giratoires aménagés sur la RD902 et la RD963 peuvent être considérés comme faisant partie intégrante du réseau routier français – le fait qu'ils sont plus souvent utilisés par des sociétés établies dans la ZAC AéroConstellation est tout simplement normal.[4186]

7.1170 Les Communautés européennes font valoir que même si la construction des routes constituait une contribution financière, les États-Unis n'ont pas établi que cette subvention alléguée était spécifique au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC, parce que les améliorations ne sont pas spécifiques à Airbus France ni même à l'ensemble du groupe de sociétés établies dans la ZAC AéroConstellation.[4187] Notant que, conformément à l'article 2.1 de l'Accord SMC, une subvention est spécifique si "l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention", les Communautés européennes observent que la RD901, la RD902 et la RD963 sont des routes publiques accessibles à tout le monde, et que la législation française exige que les routes départementales restent ouvertes à la circulation publique.[4188]

7.1171 Il n'apparaît pas que les Communautés européennes contestent les allégations des États-Unis concernant les sommes dépensées par les autorités françaises pour améliorer les routes.

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1172 Afin de nous prononcer sur cet aspect des allégations des États-Unis, nous examinerons d'abord l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la fourniture du site de la ZAC AéroConstellation constitue une mesure d'infrastructure générale et ne constitue donc pas une subvention au titre de l'article premier de l'Accord SMC. À cet égard, nous déterminerons s'il est approprié de considérer la fourniture des EIG séparément, ainsi que les Communautés européennes l'ont proposé dans leur argumentation, ou en tant que partie intégrante de la création du site et de sa fourniture à Airbus et à d'autres sociétés, ainsi que les États-Unis l'ont proposé dans leur argumentation. Nous examinerons ensuite si les améliorations apportées aux voies d'accès autour du

---

de viser des avantages n'était pas une condition préalable à l'existence d'une subvention pouvant donner lieu à une mesure compensatoire …").

[4182] Acier inoxydable en provenance de Corée, pages 30648 et 30649.

[4183] CE, PCE, paragraphe 941.

[4184] CE, DCE, paragraphe 370.

[4185] CE, DCE, paragraphe 372.

[4186] CE, DCE, paragraphe 373.

[4187] CE, DCE, paragraphe 373.

[4188] CE, PCE, paragraphe 946, faisant référence à la Loi n° 89-413 du 22 juin 1989 relative au Code de la voirie routière, article L131-2, http://www.legifrance.gouv.fr/; Code de la voirie routière, article L111-1, L131-1, http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/ListeCodes.

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

site de la ZAC AéroConstellation, précisément la RD901, la RD902 et la RD963, y compris le Diffuseur de Pinot et les passages inférieurs situés sous les voies de circulation qui relient la ZAC AéroConstellation à l'aéroport de Toulouse-Blagnac par-dessus la RD901, constituent des mesures d'infrastructure générale. Si nous devions conclure que l'un de ces éléments ne constitue pas la fourniture d'une infrastructure générale, nous évaluerions ensuite la contribution financière représentée par cette mesure et déterminerions si celle-ci confère un avantage à Airbus, y compris en examinant le point de repère approprié aux fins d'une comparaison pour évaluer la question de l'avantage.

Fourniture du site de la ZAC AéroConstellation et des EIG

Infrastructure générale

7.1173 Comme nous l'avons conclu plus haut[4189], à notre avis, on ne peut pas déterminer dans l'abstrait si la fourniture d'un bien constitue la fourniture d'une "infrastructure générale"; il faut plutôt tenir compte de l'existence ou de l'absence de limitations *de jure* ou *de facto* concernant l'accès ou l'utilisation, et de tous autres facteurs tendant à démontrer que l'infrastructure était, ou n'était pas, fournie uniquement à une seule entité ou à un groupe limité d'entités, ou réservée à leur usage, qui peuvent inclure des facteurs touchant aux circonstances entourant la création de l'infrastructure en question, à l'examen du type d'infrastructure, aux conditions et circonstances de la fourniture de l'infrastructure, aux bénéficiaires de l'infrastructure, et au régime juridique applicable à cette infrastructure, y compris les modalités et conditions d'accès à l'infrastructure et/ou les limitations concernant l'utilisation de l'infrastructure.

7.1174 Avant d'examiner ces facteurs pour ce qui est du site de la ZAC AéroConstellation et des EIG, nous jugeons approprié de déterminer si les EIG devraient être évalués en tant que mesure séparée, ainsi que le sous-entendent les Communautés européennes dans leur argumentation. Les Communautés européennes ne font pas valoir que la fourniture des EIG ne constitue pas une contribution financière et elles ne font donc pas valoir que la fourniture de ces équipements constitue une infrastructure générale. Leur argument concernant ces équipements est plutôt qu'ils sont loués au prix du marché aux propriétaires des sites de la ZAC et qu'aucun avantage n'est donc conféré à Airbus. Bien qu'ils contestent également l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la location des EIG se fait au prix du marché, les États-Unis estiment que la fourniture de la ZAC AéroConstellation, y compris les EIG, n'est pas une mesure d'infrastructure générale et constitue une subvention spécifique accordée à Airbus.

7.1175 Selon nous, les EIG font partie intégrante du site AéroConstellation. En effet, les propres arguments des Communautés européennes indiquent que les EIG sont un élément nécessaire de l'aménagement du site afin de le rendre propre à l'utilisation prévue par l'industrie aéronautique, y compris en particulier la production de l'A380. Ainsi, par exemple, les Communautés européennes elles-mêmes affirment que les acheteurs des terrains de la ZAC **[***]**[4190], et que les terrains de la ZAC n'auraient eu aucune valeur pour Airbus en l'absence d'EIG tels que des voies de circulation et des aires d'entretien des aéronefs, parce que ces équipements communs sont indispensables pour les activités d'assemblage final de l'A380 d'Airbus France. Par ailleurs, les Communautés européennes

[4189] *Voir* l'analyse aux paragraphes 7.1036 à 7.1044 ci-dessus.
[4190] CE, PCE, paragraphe 919, citant la déclaration **[***]**, paragraphes 5 et 6, pièce EC-17 (RCC). Les Communautés européennes notent que **[***]**. Pièce EC-130 (RCC).

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

elles-mêmes soutiennent que **[***]**.[4191] Nous ne voyons donc rien qui justifie d'analyser les EIG séparément de la fourniture du site AéroConstellation dans son ensemble.[4192]

7.1176 Nous rappelons l'interprétation que nous avons donnée de l'expression "infrastructure générale"; nous avons conclu que l'expression "infrastructure **générale**", prise dans son sens ordinaire et naturel, désignait une infrastructure qui n'était pas fournie uniquement à une seule entité ou à un groupe limité d'entités, ou à leur profit, et qu'il n'y avait aucune infrastructure intrinsèquement "générale" en soi.[4193] Ainsi, le simple fait que l'aménagement de sites industriels comme la ZAC AéroConstellation "profite à la société dans son ensemble" et "répond à des politiques de développement économique légitimes", ainsi que les Communautés européennes le font valoir[4194], ne démontre pas que la fourniture du site en l'espèce constitue la fourniture d'une infrastructure générale. De même, le fait que la ZAC AéroConstellation a été aménagée en vertu de la même législation que d'autres ZAC dans toute la France n'éclaire pas notre examen de cette question.[4195] Les Communautés européennes ne font pas valoir, comme elles l'avaient fait pour l'aménagement des terrains dans le cas du Mühlenberger Loch, que l'aménagement d'un site industriel est une "tâche habituelle des autorités publiques, en tant que fournisseurs d'infrastructure générale"[4196], mais simplement que la création d'un site industriel est un "choix de politique légitime".[4197] Nous ne sommes pas en désaccord. Cependant, ce fait ne permet pas de conclure que l'aménagement du site particulier en question, la ZAC AéroConstellation, est une mesure d'infrastructure générale. L'octroi de subventions spécifiques[4198] est de la même manière un choix de politique légitime des pouvoirs publics – cependant, c'est un choix qui peut avoir des conséquences au regard de l'Accord SMC.

7.1177 D'après ce que nous croyons comprendre, les Communautés européennes ne soutiennent pas sérieusement que l'aménagement du site a été réalisé pour des raisons étrangères aux besoins d'Airbus. Aucun des éléments de preuve qui nous ont été présentés ne semble indiquer que les autorités françaises auraient réalisé l'aménagement du site et la construction des EIG s'il n'avait pas été souhaitable de le faire afin de fournir un site approprié pour la chaîne d'assemblage final de l'A380 d'Airbus, adjacent à l'aéroport de Toulouse-Blagnac. En fait, il nous apparaît clairement que l'aménagement du site de la ZAC AéroConstellation et la construction des EIG ont été spécifiquement réalisés pour permettre à Airbus d'installer sa chaîne d'assemblage final de l'A380 en un lieu favorable, en France.[4199] La ZAC AéroConstellation est spécifiquement désignée comme un site

[4191] CE, PCE, paragraphe 919, faisant référence à la déclaration **[***]**, paragraphes 4 à 6, pièce EC-17 (RCC); Protocole d'Accord de la ZAC, **[***]**, pièce EC-130 (RCC) **[***]**.

[4192] Nous notons que, dans leur analyse de la question de l'avantage, les Communautés européennes affirment qu'un point de repère du marché approprié pour la location des EIG est le coût de la dette d'Airbus. Il apparaît que les Communautés européennes reconnaissent que cela tient à ce que si les autorités françaises n'avaient pas construit les EIG, Airbus aurait pu le faire elle-même, car ils sont nécessaires à ses activités de production de l'aéronef A380, ainsi qu'à celles des autres sociétés ayant acheté des terrains dans la ZAC et participant à la production de cet aéronef. Cela étaye notre point de vue selon lequel la fourniture du site et celle des EIG devraient être considérées conjointement, car il est évident qu'Airbus ainsi que les autorités françaises considéraient que les EIG faisaient partie intégrante du site.

[4193] *Voir* l'analyse aux paragraphes 7.1036 à 7.1044 ci-dessus.

[4194] CE, PCE, paragraphe 909.

[4195] Il se peut que la fourniture d'autres ZAC constitue la fourniture d'une infrastructure générale, ou la fourniture d'une infrastructure qui n'est pas générale. Comme nous l'avons conclu précédemment, la question de savoir si la fourniture d'une infrastructure est "générale" ou non doit être évaluée dans chaque cas sur la base des faits particuliers de la mesure spécifique en cause. Nous ne nous prononçons donc sur le statut d'aucune ZAC sauf la ZAC AéroConstellation qui nous intéresse en l'espèce.

[4196] CE, PCE, paragraphe 775.

[4197] CE, PCE, paragraphe 923.

[4198] À l'exception des subventions prohibées au titre de l'article 3.

[4199] En effet, les Communautés européennes font valoir que la décision prise par Airbus d'établir deux installations d'assemblage de l'A380 au lieu d'un site unique à Toulouse comme cela était initialement envisagé

d'activités liées à l'aéronautique, et la vente des terrains de la ZAC était limitée aux sociétés de l'industrie aéronautique, et les acheteurs étaient des sociétés s'occupant spécifiquement de l'assemblage et des essais de l'A380.[4200] Les EIG sont, comme les Communautés européennes elles-mêmes le font valoir, nécessaires au fonctionnement efficace et effectif des activités d'assemblage de l'A380 pour lesquelles le site a été aménagé, ainsi que pour d'autres activités liées à l'aéronautique menées sur le site. Par ailleurs, nous ne partageons pas le point de vue des Communautés européennes selon lequel Airbus a acheté un terrain industriel "non différencié" et que des terrains similaires sont disponibles dans toute l'Europe. Il nous apparaît clairement que le site de la ZAC AéroConstellation était, dès le début, particulièrement bien adapté aux besoins d'Airbus, en raison tant de sa situation, à proximité de l'aéroport de Toulouse-Blagnac et de sa connexion avec cet aéroport, que des EIG très spécifiques.

7.1178 Nous ne doutons pas que les autorités françaises estimaient qu'elles poursuivaient un objectif d'intérêt public en réalisant l'aménagement du site AéroConstellation. Cependant, cet intérêt ne suffit pas à démontrer que le projet, à commencer par l'aménagement d'un terrain agricole en un site industriel, et y compris la construction des EIG, constitue la fourniture d'une infrastructure générale. Comme nous l'avons déjà noté, il est de toute façon toujours probable que les autorités publiques s'appuieront sur des raisons de politique publique au moment de dépenser des fonds publics. Cependant, lorsque les circonstances de ces dépenses démontrent que l'infrastructure était fournie uniquement à une seule entité ou à un groupe limité d'entités, ou réservée à leur usage, nous ne considérons pas qu'il puisse être constaté qu'elle constitue une infrastructure "générale".

7.1179 Les Communautés européennes ne formulent pas d'autres arguments concernant le site de la ZAC AéroConstellation qui puissent donner à entendre qu'il n'a pas été créé et fourni spécifiquement à l'usage d'Airbus, de ses fournisseurs et des sociétés associées à l'industrie aéronautique pour procéder, à l'origine, à l'assemblage et aux essais de l'A380. Les circonstances entourant l'aménagement du site, y compris la limitation concernant l'utilisation du site en tant que "parc d'activités aéronautiques" et les liens entre l'achat des terrains et la participation nécessaire à la location des EIG, indiquent clairement que l'aménagement de la ZAC AéroConstellation, y compris les EIG, a été réalisé pour répondre aux besoins d'Airbus et, en particulier, à ses besoins en matière d'assemblage et d'essais de l'A380. Compte tenu de ces faits, nous concluons que la création et la fourniture du site de la ZAC AéroConstellation et des EIG ne constituent pas une mesure d'infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. En conséquence, nous

---

a entraîné **[***]**, ce qui signifie que le site de la ZAC AéroConstellation était l'emplacement le plus favorable. CE, DCE, paragraphe 1079. *Voir aussi Les élus toulousains réservent un site pour la chaîne d'assemblage de l'Airbus géant*, Les Échos, n° 17994, 28 septembre 1999 ("Ce projet constitue une alternative crédible et attractive à la solution envisagée par Aérospatiale-Matra pour l'intégration de l'Airbus A3XX à laquelle Toulouse est candidate."); pièce US-205; Airbus, communiqué de presse, *Inauguration du site d'assemblage final de l'Airbus A380 par le Président de la République*, 16 juillet 2000, pièce US-200; http://.www.aeroconstellation.com, "Le programme Constellation, Quelques chiffres, La ZAC AéroConstellation", pièce US-201.

[4200] La pièce US-218 contient des extraits de la carte interactive figurant sur le site Web du Grand Toulouse, http://www.grandtoulouse.org/admin/upload/fichier/aeroconstellation/aeroconstellation.htm, décrivant les sociétés, les installations et les activités prévues pour le site. La carte montre qu'elles comprennent, en plus du "pôle logistique", où les pièces d'aéronef sont reçues sur le site et entreposées, le grand bâtiment d'assemblage d'Airbus et les stations extérieures pour les essais finals de l'A380, un bâtiment réservé à la société Capelle, responsable du transport par route des parties du fuselage de l'A380, une installation d'approvisionnement en carburant (Exxon), un bâtiment pour Air France Industries, qui s'occupe de l'entretien des aéronefs et des moteurs, un bâtiment pour STTS, qui peint et hydrofuge les aéronefs, des galeries souterraines reliant les divers secteurs et intégrant les systèmes de chauffage, d'extinction des incendies, d'air comprimé, de communications, etc., et des voies de circulation reliant les diverses parties du site entre elles, et le site à l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

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

allons examiner si la contribution financière des autorités françaises à cet égard a conféré un avantage à Airbus.

Avantage

7.1180 Les États-Unis soutiennent que la fourniture du site de la ZAC AéroConstellation et des EIG confère un avantage à Airbus parce que i) les autorités françaises ont vendu les terrains moyennant une rémunération moins qu'adéquate et ii) parce que les autorités louent les EIG à Airbus moyennant une rémunération moins qu'adéquate.[4201]

7.1181 Nous rappelons que l'article 1.1 b) de l'Accord SMC ne définit pas la notion d'"avantage". Cependant, il est bien établi qu'une "contribution financière" confère un "avantage" à un bénéficiaire lorsqu'elle place celui-ci dans une position plus avantageuse que celle qui aurait été la sienne en l'absence de la "contribution financière".[4202] Dans le différend *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont tous deux estimé que la base permettant d'établir cette comparaison était le marché. Ainsi, le Groupe spécial a émis l'avis suivant:

> "une contribution financière ne confère un "benefit", c'est-à-dire un avantage, que si elle est fournie à des conditions plus avantageuses que celles que le bénéficiaire aurait trouvées sur le marché".[4203]

De même, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> "le marché constitue une bonne base de comparaison lorsqu'on détermine si un "avantage" a été "conféré", parce qu'on peut identifier la capacité d'une "contribution financière" de fausser les échanges en déterminant si le bénéficiaire a reçu une "contribution financière" à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché".[4204]

7.1182 Par conséquent, un avantage est conféré chaque fois qu'une contribution financière est accordée à un bénéficiaire à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché. S'agissant d'une contribution financière sous la forme de la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale, nous jugeons que la question qu'il convient d'examiner pour régler la question de l'avantage est celle de savoir si un opérateur du marché aurait, à l'époque, fourni le bien ou le service au bénéficiaire selon les mêmes modalités et conditions que celles de la fourniture en cause par les pouvoirs publics.

7.1183 Dans leur première communication écrite, les États-Unis ont identifié les coûts allégués du site AéroConstellation et des EIG sur la base des renseignements mis à la disposition du public parce que, ainsi qu'ils l'ont fait observer, les Communautés européennes et la France avaient refusé, pendant le processus prévu à l'Annexe V, de fournir les renseignements demandés concernant le site, lesquels comprenaient une copie de l'accord aux termes duquel les autorités nationales et régionales françaises étaient convenues d'aménager le site, une description détaillée du projet d'aménagement du site, la liste des mesures prises et des coûts supportés par les autorités françaises pour aménager le site, des renseignements concernant les modalités et conditions de l'achat par Airbus ou d'autres entités d'une

[4201] États-Unis, PCE, paragraphe 464.

[4202] 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.

[4203] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.112; rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 157 et 158; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 102.

[4204] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157.

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

quelconque partie du site, et des renseignements sur l'utilisation du site par Airbus.[4205] Les États-Unis soutiennent que la déduction logique à tirer de ces refus est que les renseignements auraient étayé leur allégation selon laquelle la mesure est une subvention spécifique. Ils suggèrent que le Groupe spécial tire une telle déduction logique.[4206] En outre, ils affirment que, dans cette situation, le Groupe spécial aurait raison, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, de tirer une déduction défavorable selon laquelle les renseignements non communiqués démontrent que la mesure est une subvention spécifique et ils demandent au Groupe spécial de tirer une telle déduction.[4207] Les États-Unis soutiennent que puisque les Communautés européennes et la France ont refusé de répondre à la demande concernant les modalités et conditions de la location et les modalités et conditions de locations commerciales équivalentes, il n'est pas possible de calculer le montant exact de l'avantage conféré à Airbus.[4208]

7.1184 Le paragraphe 7 de l'Annexe V dispose qu'un groupe spécial "devrait tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération d'une partie participant au processus de collecte de renseignements". Bien que les Communautés européennes n'aient fourni aucun des renseignements demandés concernant le site AéroConstellation pendant le processus prévu à l'Annexe V, elles ont, pendant la procédure du présent Groupe spécial, présenté certains renseignements, en particulier concernant le prix payé par les acheteurs pour les terrains de la ZAC et une évaluation de ces terrains par Atisreal. Cependant, elles n'ont fourni aucun renseignement concernant les coûts associés à l'aménagement du site. Elles n'ont pas non plus contesté les allégations des États-Unis concernant ces coûts ni n'ont contesté les allégations des États-Unis concernant les coûts associés à la création des EIG et les conditions de location de ces équipements. Ainsi, bien que nous ne soyons pas en l'espèce face à une situation dans laquelle une partie n'a présenté aucun des renseignements demandés, une grande partie des renseignements qui nous ont été présentés sur la question de l'avantage sont des allégations factuelles formulées par les États-Unis sur la base de renseignements publics que les Communautés européennes ne contestent pas. Dans la mesure où l'utilisation de ces renseignements peut être défavorable à la cause des Communautés européennes dans le présent différend, nous considérons que cette utilisation, qui n'est pas en soi une déduction défavorable, est entièrement justifiée. Par ailleurs, dans la mesure où les renseignements publics à la disposition des États-Unis et présentés à l'appui de leurs arguments sont insuffisants, nous considérons que des déductions favorables à la thèse des États-Unis sont justifiées dans la mesure nécessaire à l'obtention de conclusions, compte tenu du manque de coopération des Communautés européennes pendant le processus prévu à l'Annexe V.

7.1185 Les Communautés européennes soutiennent que l'argument des États-Unis concernant l'avantage conféré par la fourniture des terrains de la ZAC est de fait fondé sur le critère du "coût pour les pouvoirs publics", car il repose sur le postulat selon lequel indépendamment du prix sur le marché des terrains industriels dans la région, Airbus France aurait dû payer un prix suffisant pour que les pouvoirs publics recouvrent les coûts supportés pour l'aménagement de la ZAC. Comme le critère du "coût pour les pouvoirs publics" a été rejeté par l'Organe d'appel, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de le rejeter également dans le présent différend.[4209]

7.1186 Les États-Unis ne contestent pas le postulat de base selon lequel le coût pour les pouvoirs publics n'est pas une base appropriée pour évaluer l'avantage, mais ils font valoir, comme ils l'ont fait pour le projet du Mühlenberger Loch, que l'examen du montant total investi par les autorités

[4205] Questions n° 56 à 72 du facilitateur aux CE, pièce US-4 (RCC); CE, réponses aux questions n° 56 à 72 du facilitateur, pièce US-5 (RCC).
[4206] D'après ce que nous croyons comprendre, cette position ne concerne pas l'aménagement des routes.
[4207] États-Unis, PCE, paragraphe 480.
[4208] États-Unis, PCE, paragraphe 476.
[4209] CE, PCE, paragraphe 935.

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

françaises est approprié pour déterminer le montant de tout avantage. Les États-Unis soutiennent qu'un propriétaire commercial du terrain sur lequel la ZAC AéroConstellation a été aménagée aurait vendu le terrain "tel quel", c'est-à-dire en tant que terrain agricole nu, ou aurait demandé un rendement commercial pour l'investissement effectué pour transformer le terrain en un site industriel, en plus d'exiger un prix correspondant à la valeur du terrain. L'argument des États-Unis est donc que le montant de l'investissement devrait être pris en compte pour déterminer le point de repère approprié fondé sur le marché afin d'évaluer l'existence d'un avantage. Par ailleurs, les États-Unis font valoir que les 158 millions d'euros investis dans la viabilisation du site s'apparentent à un don, puisque les autorités françaises ont consacré des fonds à la création d'un site qu'Airbus aurait dû sinon créer elle-même.[4210]

7.1187 Nous avons déjà rejeté le point de vue des Communautés européennes selon lequel la fourniture du site AéroConstellation constituait une mesure d'infrastructure générale. Les arguments des Communautés européennes concernant le prix des terrains de la ZAC AéroConstellation ne portent pas sur la question du montant investi pour aménager un terrain agricole nu en un terrain propre à une utilisation industrielle, mais sur le prix sur le marché des terrains industriels dans la région, et sur le fait que tous les acheteurs ont payé le même prix par hectare pour acquérir un terrain dans la ZAC. Cependant, aucun de ces arguments ne porte directement sur la question dont nous sommes saisis. Comme nous avons conclu dans le cas du projet du Mühlenberger Loch[4211], nous considérons que l'investissement effectué par les autorités françaises pour aménager le site et rendre le terrain propre à une utilisation industrielle est la base pertinente pour évaluer si un avantage a été conféré à Airbus.

7.1188 Comme il a été indiqué précédemment, cela ne constitue pas, ainsi que les Communautés européennes le font valoir, une détermination du montant de l'avantage sur la base du coût pour les pouvoirs publics. Cela reflète simplement, dans les circonstances particulières de la présente affaire, la base sur laquelle un opérateur du marché déterminerait le prix à demander pour le terrain à vendre, et par conséquent le point de repère du "marché" approprié. Selon nous, sur la base des éléments de preuve présentés par les Communautés européennes, les "conditions du marché existantes" dans la région auraient donné lieu à un prix de vente pour les terrains de la ZAC AéroConstellation qui aurait été insuffisant pour assurer un rendement adéquat couvrant l'investissement effectué pour aménager le terrain à des fins industrielles. Selon nous, un aménageur commercial n'aurait donc pas réalisé le projet. Dans ces circonstances, faire valoir, comme les Communautés européennes, que le prix sur le marché d'un terrain industriel viabilisé est le point de repère approprié pour déterminer si un avantage a été conféré aboutirait, selon nous, à un contournement général du but fondamental des disciplines de l'Accord SMC relatives aux subventions. Selon le point de vue des Communautés européennes, plus une contribution financière des pouvoirs publics fausse l'attribution des ressources que le marché normalement réaliserait, moins on pourrait constater qu'il s'agit d'une subvention. Ce résultat n'est pas acceptable car il pervertit un objectif fondamental de l'Accord SMC.

7.1189 Les Communautés européennes affirment que le rendement pour les pouvoirs publics ne se limite pas au prix d'achat des terrains, mais peut inclure "d'autres formes" de rémunération telles qu'une augmentation des recettes fiscales et une hausse de l'emploi, qui peuvent les inciter à supporter ce qui apparaît comme une perte lors de la fourniture des terrains en question.[4212] Nous ne sommes pas d'accord. Tout d'abord, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve étayant l'existence possible de ces autres formes de rémunération en l'espèce, ou montrant que ces autres formes de rémunération combleraient la différence entre le montant investi par les autorités françaises pour aménager le terrain en vue de son utilisation par l'industrie aéronautique, y compris

[4210] États-Unis, PCE, paragraphe 468.
[4211] *Voir* le paragraphe 7.1093 ci-dessus.
[4212] CE, DCE, paragraphe 389.

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

l'investissement dans les EIG, et le prix de vente du terrain et le prix de location des EIG. Mais surtout, nous ne considérons pas que la possibilité d'obtenir une augmentation des recettes fiscales ou une hausse de l'emploi ait une quelconque pertinence pour déterminer si une contribution financière des pouvoirs publics confère un avantage au bénéficiaire. Comme nous l'avons noté précédemment, on s'attendrait à ce que les autorités publiques poursuivent un objectif de politique publique en attribuant une contribution financière – une augmentation des recettes fiscales plus élevées et une hausse de l'emploi pourraient figurer parmi les facteurs pris en considération pour déterminer si une contribution financière particulière des pouvoirs publics est dans l'intérêt public. Mais le fait qu'une telle contribution est dans l'intérêt public, par exemple parce que les pouvoirs publics, ou la localité, ou le grand public peuvent en tirer avantage, n'influe simplement pas sur la question de savoir si le bénéficiaire de ladite contribution financière en tire avantage, qui est la question dont nous sommes saisis en l'espèce. Si une contribution financière confère un avantage au bénéficiaire, elle constitue alors une subvention au titre de l'article premier de l'Accord SMC. Le fait que d'autres, y compris le grand public, peuvent également en tirer avantage n'affecte pas cette conclusion.

7.1190 Enfin, comme il a été indiqué ci-dessus, nous considérons qu'il est approprié d'examiner conjointement la fourniture du site AéroConstellation et la fourniture des EIG. Il est évident, et les Communautés européennes ne font pas valoir le contraire, que le prix payé par Airbus pour les terrains de la ZAC AéroConstellation, et la location des EIG, n'assure pas un taux de rentabilité du marché pour l'investissement effectué par les autorités françaises pour l'aménagement du site, y compris les EIG. La question de savoir si la location des EIG correspond à un point de repère du marché n'exclut donc pas que la fourniture du site, y compris des EIG, confère un avantage substantiel à Airbus. Par conséquent, nous concluons que la fourniture de la ZAC AéroConstellation, y compris les EIG, constitue une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

7.1191 Les Communautés européennes ne contestent pas les allégations de spécificité formulées par les États-Unis, si ce n'est pour faire valoir que la mesure constitue une infrastructure générale, point de vue que nous avons rejeté. Même s'il est vrai qu'Airbus n'est pas le seul occupant de la ZAC ni le seul utilisateur des EIG, il est évident qu'elle en est le principal bénéficiaire, car les autres acheteurs de terrains de la ZAC sont tous des fournisseurs ou sous-traitants liés aux activités de production de LCA d'Airbus, en particulier de l'A380. Par ailleurs, la ZAC est spécifiquement désignée comme un site d'activités liées à l'aéronautique, et la vente de terrains (et par conséquent l'utilisation des EIG) est limitée aux sociétés de l'industrie aéronautique. Nous considérons donc que la fourniture de la ZAC, y compris les EIG, est spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

Fourniture de routes

7.1192 Nous rappelons encore une fois l'interprétation que nous avons donnée de l'expression "infrastructure générale"; nous avons conclu que l'expression "infrastructure **générale**", prise dans son sens ordinaire et naturel, désignait une infrastructure qui n'était pas fournie uniquement à une seule entité ou à un groupe limité d'entités, ou à leur profit, et qu'il n'y avait pas de type ou de forme d'infrastructure intrinsèquement "générale" en soi.[4213] S'agissant des améliorations routières dont il est allégué qu'elles constituent des subventions en l'espèce, les États-Unis font valoir que les améliorations apportées à la RD901, à la RD902 et à la RD963 ont été déclenchées exclusivement par l'aménagement du site de la ZAC AéroConstellation, ou ont été sensiblement modifiées par suite de cet aménagement, et que ces améliorations ont été réalisées à l'usage d'Airbus et de ses fournisseurs dans la ZAC AéroConstellation. Pour étayer leur position, les États-Unis s'appuient sur le fait que les améliorations fournissent deux points d'accès au site AéroConstellation, à la périphérie nord depuis la RD963, et à la périphérie est depuis la RD902, et que la construction de passages inférieurs à la périphérie sud permet pour la RD901 aux voies de circulation du site AéroConstellation de rejoindre

[4213] *Voir* les paragraphes 7.1035 à 7.1044 ci-dessus.

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

l'aéroport de Toulouse-Blagnac.[4214] Les États-Unis affirment que les accès des périphéries nord et est sont réservés exclusivement à Airbus et à ses fournisseurs, alors que les voies de circulation sont principalement utilisées par Airbus.

7.1193 Les Communautés européennes nous ont présenté des éléments de preuve montrant que les améliorations apportées aux routes de la région, y compris la RD901, la RD902 et la RD963, étaient envisagées par les autorités locales en 1998, avant que la décision d'aménager le site de la ZAC AéroConstellation n'ait été prise en septembre 1999.[4215] Ainsi, bien qu'il apparaisse que les détails spécifiques des améliorations et le calendrier des travaux ont été modifiés par suite de la décision d'aménager le site AéroConstellation, nous ne pouvons pas partager l'avis des États-Unis selon lequel les améliorations routières qu'ils contestent ont été "déclenchées" par cet aménagement.

7.1194 Nous ne partageons pas non plus le point de vue des États-Unis selon lequel ces améliorations sont exclusivement pour Airbus et ses fournisseurs établis sur le site. À supposer même que les États-Unis aient raison de dire qu'Airbus et les autres sociétés aérospatiales établies sur le site AéroConstellation sont les usagers principaux ou dominants des améliorations routières, il est clair qu'il n'y a pas de restrictions ou limitations expresses ou implicites de l'utilisation des routes ou d'une quelconque partie de celles-ci. En droit français, elles sont ouvertes à toute circulation. Par ailleurs, leur utilisation n'est pas limitée en fait à Airbus ou aux autres sociétés établies sur le site. En effet, les améliorations routières, comme les routes elles-mêmes, favorisent la circulation de transit et l'accès à d'autres sites de la région et au-delà. Les Communautés européennes observent, et les États-Unis ne contestent pas, que la RD901 et la RD902 sont des axes de transport essentiels pour la région. Le Diffuseur de Pinot, carrefour giratoire à partir duquel il est possible d'accéder au site AéroConstellation par l'est, permet aussi d'accéder à la ZAC Andromède, qui se trouve juste de l'autre côté de l'entrée du site de la ZAC AéroConstellation.[4216] De même, les passages inférieurs situés à la périphérie sud permettent aux aéronefs assemblés sur le site d'accéder à l'aéroport de Toulouse-Blagnac, mais ils permettent aussi à la circulation sur la RD901 de continuer librement.

7.1195 Contrairement au cas d'un site industriel aménagé à une fin particulière et à l'usage d'une société ou branche de production particulière, dans le cas de routes accessibles au public et utilisées par le public qui font partie du réseau routier général d'une région, il faudrait des éléments de preuve très solides pour étayer la conclusion que les améliorations apportées à ces routes ne constituent pas une infrastructure générale. Le simple fait que certains usagers peuvent tirer plus directement ou plus immédiatement avantage de telles améliorations que d'autres n'est pas, à notre avis, suffisant à cet égard. Par ailleurs, on ne sait pas très bien si les sociétés établies sur le site AéroConstellation utilisent plus les améliorations routières que les autres usagers, étant donné que les routes et les carrefours giratoires en question font partie du réseau routier général, qui permet et/ou améliore l'accès à tous les sites de la région, y compris les autres ZAC et l'aéroport lui-même. Ainsi, il est probable que les particuliers et les entreprises de toute la région utilisent les routes améliorées dans une mesure similaire. Nous ne considérons simplement pas que les États-Unis ont présenté des éléments de preuve suffisants pour démontrer que les améliorations routières ont été fournies uniquement à Airbus et/ou aux sociétés établies sur le site de la ZAC AéroConstellation ou sont réservées à leur usage.

[4214] Bien que cela ne ressorte pas très clairement des arguments, nous croyons comprendre que les voies de circulation elles-mêmes font partie de l'aménagement du site de la ZAC lui-même, y compris les EIG, plutôt que des améliorations routières. Bien entendu, il va de soi qu'il faut des voies de circulation reliant le site d'assemblage des aéronefs à l'aéroport, ou, en général, à une piste, et, compte tenu de l'existence d'une route périphérique, des passages à niveau, des ponts routiers ou des passages inférieurs devront être créés pour permettre la circulation sur la route. Ainsi, l'aspect routier, les passages inférieurs et les "ponts" de voie de circulation sont inextricablement liés.

[4215] Pièce EC-126. *Voir aussi* la pièce US-201, page 2.

[4216] Pièce US-203, page 3.

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

7.1196 Nous concluons donc que les améliorations routières contestées par les États-Unis en l'espèce constituent la fourniture par les autorités françaises d'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. En conséquence, il n'y a aucune contribution financière des pouvoirs publics en ce qui concerne ces améliorations routières, lesquelles ne constituent pas une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Nous n'examinerons donc pas plus avant ces mesures dans le présent différend.

f) Dons régionaux

i) Arguments des parties

7.1197 Ces mesures concernent les dons accordés pour l'édification d'installations de construction et d'assemblage par le Land allemand de Basse-Saxe et les pouvoirs publics allemands à Airbus à Nordenham, en Allemagne, les dons accordés par les pouvoirs publics nationaux, régionaux et locaux espagnols, avec le soutien dans certains cas du Fonds de développement régional européen, à Airbus, à Séville, La Rinconada, Illescas (Tolède), Puerto de Santa Maria et Puerto Real en Espagne, et les dons octroyés par les pouvoirs publics gallois à Airbus à Broughton, au pays de Galles.[4217] Les États-Unis affirment que ces dons sont spécifiques à Airbus au titre de l'article 2[4218] et de l'article 2.2 de l'Accord SMC[4219] parce qu'ils ont été versés à "certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde ce{s dons}".

7.1198 Les États-Unis notent que, pendant le processus prévu à l'Annexe V, le facilitateur a demandé aux Communautés européennes et aux pouvoirs publics liés à Airbus de fournir de nombreux types de renseignements concernant chacun des dons susmentionnés, y compris le montant du don; les raisons de l'approbation du don; les modalités et conditions du don; la façon dont Airbus avait utilisé l'argent donné; et tous les accords ou autres documents constituant le fondement juridique du don, mais que les Communautés européennes ont refusé de fournir le moindre renseignement demandé par le facilitateur. Les États-Unis affirment que la déduction logique à tirer de ce refus est que les renseignements auraient étayé leur allégation selon laquelle les mesures étaient des subventions spécifiques, et ils suggèrent que le Groupe spécial tire une telle déduction logique. Par ailleurs, les États-Unis estiment qu'il apparaît que c'est une situation dans laquelle, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, le Groupe spécial aurait raison de tirer une déduction défavorable selon laquelle les renseignements non communiqués démontrent que les mesures sont des subventions spécifiques, et les États-Unis demandent que le Groupe spécial tire une telle déduction.[4220]

7.1199 Les Communautés européennes font valoir qu'au titre de l'article 2.2 de l'Accord SMC, une subvention qui est limitée à *certaines* entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention sera spécifique (italique et soulignage ajoutés par les Communautés européennes).[4221] Elles affirment qu'*a contrario*, il apparaîtrait qu'une subvention n'est pas spécifique si elle peut être obtenue par *toutes* les entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention.[4222] Les Communautés européennes font donc valoir que les États-Unis ont tort d'alléguer que l'article 2.2 de l'Accord SMC rend tous les programmes d'aide régionaux

[4217] États-Unis, PCE, paragraphe 486.
[4218] États-Unis, PCE, paragraphe 489 (Nordenham); États-Unis, PCE, paragraphes 491 à 493 (Broughton).
[4219] États-Unis, PCE, paragraphes 495, 497, 499, 501, 503, 505, 507, 509, 511 et 513 (dons des pouvoirs publics espagnols).
[4220] États-Unis, PCE, paragraphe 514.
[4221] CE, PCE, paragraphe 733.
[4222] CE, PCE, paragraphe 733.

spécifiques en soi sans examiner si la possibilité d'en bénéficier est ou non limitée à *certaines* entreprises situées à l'intérieur des régions déterminées.[4223]

7.1200 En plus d'analyser le texte de l'article 2.2, les Communautés européennes s'appuient sur l'historique de la négociation de l'article 2 pour étayer leur point de vue. Elles font valoir que l'article 2.1 d) proposé dans le projet de texte du Président du 6 novembre 1990 aurait rendu spécifiques toutes les subventions accordées par des autorités infrafédérales, même si la subvention avait pu être obtenue par toutes les entreprises situées à l'intérieur du territoire relevant de l'autorité concernée:

> "Une subvention dont peuvent bénéficier toutes les entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée sera spécifique quelle que soit la nature de l'autorité qui l'accorde." (non souligné dans l'original)[4224]

Les Communautés européennes affirment que cette disposition est finalement devenue l'article 2.2, qui écarte l'idée que la détermination d'une région géographique entraîne à elle seule la spécificité. Elles affirment qu'il existe en effet la limitation additionnelle selon laquelle l'aide régionale doit être "limitée à certaines entreprises", qui établit que les programmes d'aide régionaux qui sont disponibles pour toutes les entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde ces programmes ne sont pas spécifiques.[4225]

7.1201 Comme il est indiqué, les Communautés européennes affirment que les programmes d'aide régionaux qui sont disponibles pour toutes les entreprises (par opposition à certaines entreprises) situées dans des régions déterminées sont non spécifiques en vertu d'une lecture *a contrario* de l'article 2.2. Selon elles, même si des programmes d'aide régionaux étaient spécifiques au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, ils pourraient être non spécifiques au sens de l'article 2.1 b).[4226] Les Communautés européennes donc affirment que même s'il était constaté qu'une subvention régionale était spécifique au titre de l'article 2.2, elle pourrait néanmoins être non spécifique au sens de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC. Autrement dit, les Communautés européennes estiment qu'il existe une relation hiérarchique, selon laquelle une constatation de non-spécificité au titre de l'article 2.1 b) prévaut sur une constatation de spécificité au titre de l'article 2.2. Elles affirment ensuite que le critère déterminant consiste à savoir si le programme satisfait à l'élément de l'article 2.1 b) relatif aux "critères objectifs" et elles soutiennent que les programmes régionaux en question satisfont à cet élément et que, par conséquent, aucun des dons contestés ne constitue une subvention spécifique.[4227]

7.1202 Les États-Unis contestent l'interprétation de l'article 2 de l'Accord SMC que les Communautés européennes proposent et qui, selon eux, repose sur deux propositions erronées. Ils affirment que les Communautés européennes font erreur en faisant valoir qu'au titre de l'article 2.2, une subvention n'est spécifique que si elle est limitée à un sous-ensemble d'entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée, et en faisant valoir qu'une subvention qui est spécifique au titre de l'article 2.2 peut néanmoins être jugée non spécifique au titre de l'article 2.1 b).[4228] Les États-Unis font valoir que l'interprétation des Communautés européennes n'est pas étayée par le texte de la disposition, interprétée dans son contexte et à la lumière de l'objet et du but de l'Accord SMC, ni par

---

[4223] CE, PCE, paragraphe 737.
[4224] CE, PCE, paragraphe 735, citant le projet de texte du Président, 2 novembre 1990, MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.2, page 4.
[4225] CE, PCE, paragraphe 736.
[4226] CE, PCE, paragraphe 739.
[4227] CE, PCE, paragraphe 740.
[4228] États-Unis, DCE, paragraphe 373.

l'historique de la négociation de l'article 2.2, ni par la pratique suivie par les Communautés européennes en vertu de leur propre législation en matière de droits compensateurs.[4229]

ii) Arguments des tierces parties

Australie

7.1203 L'Australie ne partage pas le point de vue des Communautés européennes selon lequel une subvention est non spécifique si elle peut être obtenue par toutes les entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention.[4230] Faisant référence à l'argument des Communautés européennes selon lequel l'article 2.2 implique un double critère, qui exige d'évaluer premièrement si la subvention est limitée à une région géographique déterminée et, deuxièmement, si la subvention est limitée à certaines entreprises situées à l'intérieur de cette région géographique déterminée[4231], l'Australie note que si un tel double critère relatif à la spécificité régionale était adopté, il serait difficile d'imaginer une situation visée par l'article 2.2 qui ne serait pas déjà visée par l'article 2.1 a).[4232]

Japon

7.1204 En réponse à une question du Groupe spécial, le Japon affirme que la première phrase de l'article 2.2 confirme qu'une subvention accordée par des pouvoirs publics locaux est traitée de la même manière qu'une subvention accordée par des pouvoirs publics centraux si la subvention accordée par les pouvoirs publics locaux est spécifique. Ainsi, selon le Japon, l'article 2.1 a) vise les situations indiquées dans la première phrase de l'article 2.2.[4233]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

Contexte factuel

7.1205 S'agissant des allégations des États-Unis concernant les dons régionaux accordés en Allemagne, en Espagne et au pays de Galles, nous notons qu'à l'exception de ce qui est spécifiquement indiqué ci-dessous, les allégations factuelles des États-Unis concernant les dates, les montants et les bénéficiaires des dons contestés ne sont pas contestées par les Communautés européennes.

Nordenham

7.1206 Les Communautés européennes reconnaissent que le 14 mai 2002, le gouvernement du Land allemand de Basse-Saxe a accordé un don, financé à la fois sur le budget de l'UE et sur le budget fédéral spécial "*Gemeinschaftsaufgabe*", de 6 millions d'euros à Airbus pour agrandir son site de construction existant en Allemagne, à Nordenham.[4234] Selon les Communautés européennes, le don a été effectué parce qu'il contribuait à l'amélioration de l'infrastructure économique dans une région aux prises avec des difficultés structurelles, qu'il créait des emplois additionnels et qu'il était conforme aux prescriptions de l'objectif 2 du Fonds de développement régional de l'UE ("FEDER") et du

[4229] États-Unis, DCE, paragraphe 374.
[4230] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 55, faisant référence à CE, PCE, paragraphe 733.
[4231] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 56, faisant référence à CE, PCE, paragraphes 733 à 737.
[4232] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 56.
[4233] Japon, réponse à la question n° 5 posée par le Groupe spécial aux tierces parties.
[4234] CE, PCE, paragraphe 881.

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

Programme-cadre allemand n° 31.[4235] Elles reconnaissent que l'admissibilité au bénéfice du don est limitée aux sociétés situées dans des régions spécifiquement déterminées, que ce soit au titre du programme régional de l'UE ou au titre du "Gemeinschaftsaufgabe" allemand.[4236]

Séville, La Rinconada, Illescas (Tolède), Puerto de Santa Maria, Puerto Real

7.1207 Les Communautés européennes reconnaissent l'octroi en 2001 d'un don de 2,2 millions d'euros pour les installations d'EADS CASA à Tablada (Séville) et l'octroi d'un don de 814 000 euros lié à un investissement dans les installations d'EADS CASA à San Pablo (Séville).[4237] Elles reconnaissent aussi qu'en mars 2003, le Ministère de l'économie espagnol a accordé 37,9 millions d'euros à Airbus Espagne pour son usine d'Illescas (Tolède).[4238]

7.1208 Les Communautés européennes reconnaissent aussi que le Ministère de l'économie espagnol a accordé 5,9 millions d'euros à EADS CASA à investir dans des nouvelles installations à Puerto Santa Maria et a approuvé un don de 13,1 millions d'euros pour les installations d'Airbus Espagne à Puerto Real.[4239] Le fondement juridique de tous ces dons était la Loi espagnole n° 50/1985 concernant les zones géographiques moins favorisées et, en ce qui concerne la partie cofinancée à Tolède, le règlement FEDER.[4240]

7.1209 Les Communautés européennes reconnaissent en outre qu'en juillet 2001 les pouvoirs publics andalous ont accordé un don de 8,6 millions d'euros pour les installations d'EADS CASA à Puerto Santa Maria et qu'en juillet 2002 ils ont consenti un autre don de 35,7 millions d'euros à EADS CASA pour ses nouvelles installations de Séville.[4241] Le fondement juridique de ces dons était l'ordonnance du 10 mars 2000. Les Communautés européennes reconnaissent qu'en juillet 2003 les pouvoirs publics andalous ont accordé un don de 17,5 millions d'euros, cofinancé par le FEDER, à Airbus Espagne, pour les installations de Puerto Real au titre d'un programme régional andalou visant les régions les plus défavorisées d'Andalousie et du FEDER.[4242]

7.1210 Enfin, les Communautés européennes reconnaissent qu'en mars 2004 les pouvoirs publics de Castille-La Manche, au titre d'un programme d'aide régional pour l'ensemble de la région de Castille-La Manche, ont accordé un don de 7,6 millions d'euros, cofinancé par le FEDER, concernant un investissement dans l'usine d'Airbus Espagne à Illescas, Tolède.[4243]

7.1211 Les Communautés européennes contestent l'octroi d'un don des pouvoirs publics espagnols de 43,1 millions d'euros à EADS CASA pour les installations de La Rinconada en juillet 2003, affirmant qu'il n'existe pas d'installations d'EADS CASA à La Rinconada.[4244] Elles affirment qu'EADS CASA a reçu le don de 43,1 millions d'euros pour la construction de nouvelles installations dans la région de

[4235] CE, PCE, paragraphe 895.
[4236] CE, PCE, paragraphe 897.
[4237] CE, PCE, paragraphe 949. Les États-Unis ont indiqué que ce don avait été accordé pour les installations d'EADS CASA à La Rinconada. États-Unis, PCE, paragraphe 494. Nous ne considérons pas que cela affaiblit l'adéquation des allégations des États-Unis concernant ce don.
[4238] CE, PCE, paragraphe 950.
[4239] CE, PCE, paragraphes 952 et 953.
[4240] CE, PCE, paragraphes 949 à 954.
[4241] CE, PCE, paragraphe 955. Les Communautés européennes affirment que les États-Unis attribuent à tort le montant de ce dernier don à La Rinconada. Cependant, les États-Unis ont affirmé que ce don concernait les installations d'EADS CASA à Séville. États-Unis, PCE, paragraphe 506.
[4242] CE, PCE, paragraphe 957.
[4243] CE, PCE, paragraphe 959.
[4244] CE, PCE, paragraphe 951.

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

Séville et non de La Rinconada.[4245] Elles reconnaissent que les pouvoirs publics andalous ont accordé un don de 61,9 millions d'euros en octobre 2004 pour les nouvelles installations d'EADS CASA à Séville.[4246] Cependant, elles affirment qu'EADS a utilisé le produit de ce don à des fins qui n'étaient pas liées aux LCA d'Airbus.[4247]

Broughton, pays de Galles

7.1212 Les Communautés européennes reconnaissent qu'en 2000, les pouvoirs publics gallois ont accordé deux dons, de 4,9 et 14,6 millions de livres à Airbus Royaume-Uni pour ses installations de Broughton, au pays de Galles.[4248]

Évaluation par le Groupe spécial

Existence d'une subvention au titre de l'article premier de l'Accord SMC

7.1213 Dans la mesure où les Communautés européennes n'ont pas contesté les allégations factuelles des États-Unis, comme il est indiqué ci-dessus, nous considérons qu'en ce qui concerne chacune des mesures décrites aux paragraphes 7.1206 à 7.1212 ci-dessus, les États-Unis ont établi *prima facie* l'existence d'une subvention au titre de l'article premier de l'Accord SMC. Les Communautés européennes ne contestent pas que toutes ces mesures consistaient en des dons en espèces à l'avantage d'Airbus, à l'exception du don consenti en octobre 2004 par les pouvoirs publics andalous, que nous examinons ci-dessous. Elles ne contestent pas non plus que ces mesures constituent des subventions.

7.1214 S'agissant du don d'octobre 2004 des pouvoirs publics andalous, il nous faut résoudre certaines questions factuelles relevant de l'article premier de l'Accord SMC avant d'examiner la question de savoir s'il est spécifique au titre de l'article 2 dudit accord. Les Communautés européennes ne contestent pas que cette mesure consiste en un transfert direct de fonds qui confère un avantage, mais elles contestent l'allégation des États-Unis selon laquelle la subvention a conféré un avantage au produit subventionné, les aéronefs civils gros porteurs. Elles font valoir que les États-Unis n'ont pas établi en fait que ce don apportait des avantages pour les activités d'Airbus Espagne relatives aux aéronefs civils gros porteurs, affirmant qu'il a été accordé pour les installations d'EADS CASA à Séville/La Rinconada, et utilisé exclusivement pour des activités sans lien avec les aéronefs civils gros porteurs.[4249]

7.1215 S'agissant de cette question, nous observons que ces allégations factuelles ont d'abord été formulées dans la première communication écrite des Communautés européennes, en réponse aux arguments formulés par les États-Unis dans leur première communication écrite, pour préciser leur demande d'établissement d'un groupe spécial. Nous notons en outre que, pendant le processus de collecte des renseignements prévu à l'Annexe V, les États-Unis ont essayé d'obtenir des renseignements plus précis et détaillés concernant chacun de ces dons, y compris le montant du don; les raisons de l'approbation du don; les modalités et conditions du don; la façon dont l'argent donné avait été utilisé; et tous les accords ou autres documents constituant le fondement juridique du don.

[4245] CE, PCE, paragraphe 951.

[4246] CE, PCE, paragraphe 958, et pièce EC-140 (RCC). Les Communautés européennes affirment que les États-Unis attribuent à tort le montant de ce dernier don à La Rinconada. Cependant, les États-Unis ont affirmé que ce don concernait les "installations de Séville/La Rinconada" d'EADS CASA. États-Unis, PCE, paragraphe 512.

[4247] Plus précisément, les Communautés européennes affirment que les fonds donnés ont servi à **[***]**. CE, PCE, paragraphe 958.

[4248] CE, PCE, paragraphes 986 et 989.

[4249] Plus précisément, les Communautés européennes affirment que les fonds donnés ont servi à **[***]**. CE, PCE, paragraphe 958.

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

Les Communautés européennes ont refusé de répondre aux questions des États-Unis. Dans leur première communication écrite, les États-Unis ont indiqué les mesures faisant l'objet du différend et les montants respectifs du financement en cause, en s'appuyant sur des renseignements qui étaient mis à la disposition du public. Bien que les Communautés européennes aient maintenant fourni des renseignements qui n'avaient pas été présentés pendant le processus prévu à l'Annexe V, nous croyons savoir que les États-Unis sont toujours d'avis que les Communautés européennes n'ont pas divulgué tous les renseignements pertinents et que le Groupe spécial devrait tirer des déductions défavorables au moment d'établir les faits entourant un certain nombre de leurs allégations.

7.1216 Le paragraphe 7 de l'Annexe V dispose qu'un groupe spécial "devrait tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération d'une partie participant au processus de collecte de renseignements". Bien que les Communautés européennes n'aient pas fourni les renseignements demandés pendant le processus prévu à l'Annexe V, elles ont par la suite, pendant la procédure du présent Groupe spécial, fourni une grande partie de ces renseignements, qui correspondent dans une large mesure aux renseignements mis à la disposition du public sur lesquels les États-Unis se sont appuyés. Nous ne sommes donc pas en l'espèce face à une situation dans laquelle il nous est impossible de tirer des conclusions factuelles sur la base des renseignements qui nous ont été présentés. Nous n'estimons donc pas nécessaire de tirer des déductions défavorables.

7.1217 En tout état de cause, les éléments de preuve que les Communautés européennes fournissent n'étayent pas leurs affirmations factuelles concernant le don d'octobre 2004. Après avoir examiné les renseignements qui nous ont été présentés, il nous apparaît clairement que les États-Unis ont démontré que le don en question a apporté des avantages pour les installations d'EADS CASA en question. Les renseignements fournis par les Communautés européennes démontrent que les travaux effectués dans les installations de Tablada concernent les aéronefs civils gros porteurs, en particulier l'A320 et l'A380.[4250] Nous notons que les Communautés européennes elles-mêmes affirment que la "très grande majorité" des activités menées à Tablada concernent des activités militaires, reconnaissant ainsi qu'il existe également des activités relatives aux LCA.[4251] À supposer même, comme les Communautés européennes l'affirment, que seule une "partie infime" des recettes proviennent des ventes à Airbus Espagne en relation avec les modèles A320 et A380, cela ne démontre pas que le don en question n'apporte pas d'avantages pour les activités d'Airbus Espagne relatives aux LCA. En outre, les Communautés européennes affirment que les installations de San Pablo sont "presque entièrement" consacrées aux activités militaires, reconnaissant ainsi que certaines activités relatives aux LCA y sont également menées.[4252] Aucun des éléments de preuve présentés par les Communautés européennes concernant ces installations ne fournit de renseignements sur l'argent donné ou la façon dont il a été investi ou utilisé, mais ces éléments confirment que les travaux effectués dans ces installations incluent des activités relatives aux LCA.[4253] Nous concluons donc que les Communautés européennes n'ont pas réfuté l'allégation *prima facie* formulée des États-Unis selon laquelle, en fait, ce don apporte des avantages à Airbus.

7.1218 Notre examen des renseignements fournis par les parties, et en particulier des faits énoncés par les Communautés européennes elles-mêmes, nous amène à conclure que chacun des dons

[4250] La pièce EC-139 (RCC) consiste en une série de diapositives datées de décembre 2006, qui montrent l'aménagement de l'usine d'EADS CASA à Tablada et résument certains projets apparemment réalisés dans cette usine. Deux des diapositives indiquent que les travaux effectués dans cette usine concernent les modèles A380 et A320 d'Airbus.

[4251] CE, PCE, paragraphes 975 et 976.

[4252] CE, PCE, paragraphes 975 à 977.

[4253] En particulier, le document indique que les travaux effectués dans cette usine comprennent **[***]**. Pièce EC-138 (RCC). Il n'existe aucun élément de preuve permettant de ventiler le montant du don entre les activités relatives aux LCA et les autres activités, et les Communautés européennes n'ont pas suggéré le contraire.

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

régionaux contestés est une contribution financière sous la forme d'un transfert direct de fonds et que chacun confère un avantage à Airbus en ce qui concerne la production de LCA. Par conséquent, chaque don constitue une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

Spécificité

7.1219 Ayant conclu que les mesures contestées par les États-Unis constituaient des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC, nous abordons maintenant la question de la spécificité. Les Communautés européennes soulèvent deux arguments à cet égard. Premièrement, elles formulent un argument juridique concernant le sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC et la question de savoir si les subventions accordées à des entreprises situées dans certaines régions géographiques sur le territoire de l'autorité accordant les subventions sont spécifiques. Deuxièmement, les Communautés européennes formulent un argument factuel et juridique concernant les dons accordés par les pouvoirs publics gallois, faisant valoir qu'ils ne sont pas spécifiques au titre de l'article 2. Nous examinons d'abord la question juridique relevant de l'article 2.2.

Interprétation de l'article 2.2 de l'Accord SMC

7.1220 Nous rappelons que l'article 3:2 du Mémorandum d'accord dispose que les Membres reconnaissent que le système de règlement des différends a pour objet de clarifier les dispositions des accords visés "conformément aux règles coutumières d'interprétation du droit international public". L'article 31.1 de la Convention de Vienne sur le droit des traités (la "Convention de Vienne")"[4254], dont il est généralement admis qu'il constitue une telle règle coutumière, dispose ce qui suit:

> "Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but."

7.1221 Il existe une abondante jurisprudence de l'OMC traitant de l'application de ces dispositions concernant l'interprétation des traités dans le règlement des différends à l'OMC. Il est évident que l'interprétation doit être fondée avant tout sur le texte du traité lui-même[4255], mais que le contexte du traité joue aussi un rôle. Il est aussi un fait bien établi que ces principes d'interprétation "ne signifient pas qu'il soit nécessaire ni justifiable d'imputer à un traité des termes qu'il ne contient pas ou d'inclure dans un traité des concepts qui n'y étaient pas prévus".[4256] Tous les termes doivent donc avoir un sens. Par ailleurs, les groupes spéciaux "doivent se conformer aux règles d'interprétation des traités énoncées dans la Convention de Vienne et ne doivent pas accroître ou diminuer les droits et obligations prévus dans l'Accord sur l'OMC".[4257] Enfin, l'Organe d'appel a noté que, si une fois l'article 31 de la Convention de Vienne appliqué, le sens du terme restait ambigu ou obscur, ou conduisait à un résultat qui était manifestement absurde ou déraisonnable, l'article 32 permettait à celui qui interprétait un traité de recourir à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires, c'est-à-dire à l'historique de sa négociation.[4258]

[4254] Faite à Vienne le 23 mai 1969, 1155 Recueil des traités des Nations Unies 331 (1980); *8 International Legal Materials* 679 (1969).

[4255] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 14.

[4256] Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Brevets (États-Unis)*, paragraphe 45.

[4257] Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Brevets (États-Unis)*, paragraphe 46.

[4258] Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Classement tarifaire de certains matériels informatiques* ("*CE – Matériels informatiques*"), WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R, adopté le 22 juin 1998, paragraphe 86.

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

7.1222 L'article 2.2 de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "2.2 Une subvention qui est limitée à certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention sera spécifique. Il est entendu que la fixation ou la modification de taux d'imposition d'application générale par les autorités publiques de tous niveaux qui sont habilitées à le faire ne sera pas réputée être une subvention spécifique aux fins du présent accord."

L'article 2.2 établit donc qu'une subvention "**sera** spécifique" si elle est "limitée à certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention". Afin de résoudre la question dont nous sommes saisis, nous devons interpréter ce dernier membre de phrase.

7.1223 L'article 2.2 n'est pas rédigé d'une manière particulièrement claire. Au regard de son seul texte, il pourrait être interprété comme établissant la spécificité sur la base d'une limitation géographique concernant les bénéficiaires ("à l'intérieur d'une région déterminée"), ce qui est la position des États-Unis. Il pourrait également être interprété comme établissant la spécificité sur la double base avancée par les Communautés européennes – "certaines" entreprises, c'est-à-dire pas la totalité d'entre elles, "à l'intérieur d'une région déterminée". Bien que le texte, considéré isolément, ne soit pas dénué d'ambiguïté à cet égard, lorsqu'il est considéré dans son contexte et à la lumière de son objet et de son but, il est clair pour nous que l'article 2.2 doit être dûment interprété comme disposant qu'une subvention pouvant être obtenue dans une région déterminée sur le territoire de l'autorité accordant cette subvention est spécifique, même si elle peut être obtenue par toutes les entreprises situées dans cette région déterminée.

7.1224 Nous rappelons que les Communautés européennes font valoir qu'au titre de l'article 2.2 de l'Accord SMC, seule une subvention qui est limitée à *certaines* entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention sera spécifique.[4259] L'interprétation proposée par les Communautés européennes impliquerait que, pour être spécifique, une subvention accordée par une autorité régionale non seulement doit être limitée à une région déterminée sur le territoire de l'autorité accordant la subvention, mais doit en outre être limitée uniquement à un sous-ensemble d'entreprises à l'intérieur de cette région. Cependant, si une autorité nationale accordait une subvention à un sous-ensemble d'entreprises situé sur son territoire, que ce sous-ensemble d'entreprises soit situé dans une région déterminée ou non, une telle subvention serait, par définition, déjà spécifique au titre de l'article 2.1 dont la partie pertinente dispose ce qui suit:

> "2.1 Pour déterminer si une subvention, telle qu'elle est définie au paragraphe 1 de l'article premier, est spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production (dénommés dans le présent accord "certaines entreprises") relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention, les principes suivants seront d'application:
>
> a) Dans les cas où l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention, il y aura spécificité.
>
> b) Dans les cas où l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, subordonne à des critères ou conditions objectifs[2] le

[4259] CE, PCE, paragraphe 733.

> droit de bénéficier de la subvention et le montant de celle-ci, il n'y aura pas spécificité à condition que le droit de bénéficier de la subvention soit automatique et que lesdits critères ou conditions soient observés strictement. Les critères ou conditions doivent être clairement énoncés dans la législation, la réglementation ou autre document officiel, de manière à pouvoir être vérifiés.
>
> [2] L'expression "critères ou conditions objectifs" telle qu'elle est utilisée ici s'entend de critères ou conditions neutres, qui ne favorisent pas certaines entreprises par rapport à d'autres, et qui sont de caractère économique et d'application horizontale, par exemple nombre de salariés ou taille de l'entreprise."

La lecture que les Communautés européennes proposent de l'article 2.2 ne fait donc que reprendre le critère énoncé à l'article 2.1 a), et rend de ce fait l'article 2.2 redondant. Comme l'Organe d'appel l'a dit:

> "Un principe fondamental de l'interprétation des traités découlant de la règle générale d'interprétation énoncée à l'article 31 est celui de l'effet utile (*ut res magis valeat quam pereat*).[21] Dans le rapport intitulé *États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules*, nous avons relevé que "{l'}un des corollaires de la "règle générale d'interprétation" de la *Convention de Vienne* est que l'interprétation doit donner sens et effet à tous les termes d'un traité. Un interprète n'est pas libre d'adopter une interprétation qui aurait pour résultat de rendre redondants ou inutiles des clauses ou des paragraphes entiers d'un traité".[22]
>
> [21] Voir également Annuaire de la Commission du droit international (1966), volume II, page 239: "Lorsqu'un traité est susceptible de deux interprétations, dont l'une permet et l'autre ne permet pas qu'il produise les effets voulus, la bonne foi et la nécessité de réaliser le but et l'objet du traité exigent que la première de ces deux interprétations soit adoptée."
>
> [22] *États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules*, WT/DS2/9, adoptées le 20 mai 1996, pages 25 et 26."

7.1225 Il apparaît que les Communautés européennes reconnaissent que leur lecture de l'article 2.2 a pour effet de le rendre redondant par rapport à l'article 2.1 a), mais elles affirment qu'il s'agit d'un "chevauchement structurel", qu'elles qualifient de "pas inhabituel" dans l'élaboration des traités.[4260] Cependant, selon nous, il existe une lecture parfaitement raisonnable de l'article 2.2 qui évite ce problème, et nous estimons approprié d'écarter une lecture de cette disposition qui soulève un tel problème. Sur cette seule base, nous jugeons que l'interprétation de l'article 2.2 proposée par les Communautés européennes n'est pas satisfaisante, car elle ne donne pas plein effet au texte de l'article 2 dans son ensemble.

7.1226 En outre, comme les États-Unis l'indiquent[4261], la lecture que font les Communautés européennes de l'article 2.2 crée aussi une redondance avec l'article 8.2 b). Bien que l'article 8.2 b) ait expiré (conformément aux dispositions de l'article 31 de l'Accord SMC), il faisait partie de l'architecture initiale dite des "feux de signalisation" de l'Accord SMC, et nous fournit donc un

[4260] CE, réponse à la question n° 97 du Groupe spécial, paragraphe 263.
[4261] États-Unis, DCE, paragraphe 380.

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

contexte important pour comprendre le champ d'application prévu pour d'autres dispositions.[4262] L'article 8.2 b) faisait de l'aide aux régions défavorisées sur le territoire d'un Membre une aide ne donnant pas lieu à une action, dès lors qu'elle remplissait certains critères. L'un de ces critères était que l'aide ait "un caractère non spécifique" (au sens de l'article 2) "dans les régions y ayant droit". Selon la lecture que font les Communautés européennes de l'article 2.2, une subvention régionale qui n'est pas "limitée à certaines entreprises" à l'intérieur de la région n'est pas spécifique. La lecture que font les Communautés européennes de l'article 2.2 aurait donc rendu l'article 8.2 b) redondant et inutile dès le début. Par ailleurs, l'article 8.1 b) disposait que les subventions qui étaient spécifiques au sens de l'article 2, mais qui remplissaient toutes les conditions énoncées à l'article 8.2, ne donneraient pas lieu à une action. L'article 8.2 b) établissait donc une exception selon laquelle des subventions au développement régional dont on pouvait présumer qu'elles auraient sinon pu donner lieu à une action, en partie parce qu'elles étaient spécifiques, ne donnaient pas lieu à une action. Étant donné que le fait d'établir que des types particuliers de subventions ne donnaient pas lieu à une action au titre de l'article 8, y compris l'aide aux régions défavorisées, était un résultat important des négociations du Cycle d'Uruguay, une interprétation de l'article 2.2 qui aurait rendu l'une des dispositions fondamentales de l'article 8 en la matière redondante et inutile dès le début nous paraît absurde, et nous rejetons une telle interprétation.

7.1227 À notre avis, le sens ordinaire de l'article 2.2 de l'Accord SMC, lu dans son contexte et à la lumière de son objet et de son but, est donc évident. En conséquence, il n'y a pas lieu d'examiner l'historique de la négociation de l'Accord SMC.

7.1228 Cependant, à supposer même, pour les besoins de l'argumentation, qu'il y ait une certaine ambiguïté dans l'interprétation de l'article 2.2, à notre avis, la description que les Communautés européennes font de l'historique de la négociation est inexacte et n'étaye pas leur position. Une question importante soulevée pendant la négociation de l'Accord SMC était le traitement des subventions par les autorités infranationales – par exemple les États ou les provinces dans un système fédéral. Certaines délégations considéraient que toutes les subventions accordées par des autorités infranationales devaient être traitées comme étant automatiquement spécifiques, simplement parce que les subventions ne pouvaient être obtenues que par les entreprises situées à l'intérieur de la région géographique en question.[4263] Les Communautés européennes étaient l'un des défenseurs de ce point de vue:

> "De fait, du point de vue de l'effet économique des subventions, il n'existe pas de différence entre, d'une part, une subvention accordée par une autorité régionale ou locale à toutes les entreprises d'une région et, d'autre part, la même subvention accordée aux mêmes entreprises dans la même région, mais par l'administration centrale."[4264]

D'autres délégations ont fait valoir que les subventions accordées par des autorités infranationales devaient être traitées comme étant spécifiques seulement si elles étaient limitées à des entreprises situées dans une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité infranationale en question.

[4262] Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a noté que les dispositions de l'Accord SMC qui étaient devenues caduques pouvaient néanmoins être utiles pour comprendre l'architecture globale de l'Accord SMC concernant les différents types de subventions dont il cherchait et cherche à traiter; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.907 (note de bas de page 1086). Un avis similaire a été exprimé par l'arbitre dans sa décision concernant l'affaire *États-Unis – FSC (article 22:6 – États-Unis)*, note de bas de page 66.

[4263] États-Unis, DCE, paragraphe 383.

[4264] Éléments du cadre de négociation, communication de la Communauté européenne, MTN.GNG/NG10/W/31, pages 6 et 7 (27 novembre 1989).

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

7.1229 Le projet de texte du 7 novembre 1990 du Groupe de négociation sur les subventions et mesures compensatoires reflétait la première approche, disposant, à l'article 2.1 d), qu'une subvention régionale était spécifique "quelle que soit la nature de l'autorité qui l'accorde". Autrement dit, peu importait que l'autorité accordant la subvention soit nationale ou régionale, le fait qu'une subvention était limitée à une "région géographique déterminée" la rendrait automatiquement spécifique. Le texte de l'article 2.2 du projet d'Acte final reflétait aussi cette approche et disposait ce qui suit:

> "Une subvention dont peuvent bénéficier toutes les entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée sera spécifique quelle que soit la nature de l'autorité qui l'accorde. Il est entendu que la fixation ou la modification de taux d'imposition d'application générale par les autorités publiques de tous niveaux qui sont habilitées à le faire, ne sera pas réputée être une subvention spécifique aux fins du présent accord."[4265]

7.1230 Cependant, le texte adopté de l'Accord SMC reflète l'autre approche, à savoir qu'une subvention ne remplit le critère de la spécificité régionale que si elle est "limitée à certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention".

7.1231 Les Communautés européennes font valoir que le texte adopté de l'article 2.2 élimine la notion d'aide à une région déterminée comme fondement particulier d'une constatation de spécificité. Cependant, elles ne tiennent pas compte de l'évolution du texte qui, d'un texte établissant que toute aide régionale, quelle que soit l'autorité qui l'accordait, serait toujours spécifique, est devenu un texte liant la spécificité à la possibilité d'obtenir l'aide dans la juridiction de l'autorité particulière accordant cette aide. Ce changement est le fruit d'un compromis qui matérialisait l'objectif des délégations qui s'opposaient au texte de l'article 2.2 figurant dans le projet d'Acte final, et qui cherchaient à s'assurer que, si l'autorité accordant la subvention était des pouvoirs publics régionaux, une subvention pouvant être obtenue par les entreprises sur l'ensemble du territoire relevant de la compétence de ces pouvoirs publics régionaux ne serait pas spécifique. Les Communautés européennes font valoir que les négociateurs sont allés encore plus loin et ont ajouté une limitation additionnelle selon laquelle l'aide régionale accordée par une autorité régionale ne serait spécifique que si elle était limitée à moins que la totalité des entreprises situées à l'intérieur de la région. Il ne semble y avoir aucun fondement pour ce résultat dans l'historique de la négociation, et les Communautés européennes n'ont pas présenté d'éléments de preuve ni d'arguments faisant état de raisons pour lesquelles il aurait été recherché ou jugé acceptable par les négociateurs.

7.1232 Les États-Unis indiquent également que l'interprétation proposée par les Communautés européennes de la disposition de l'article 2.2 relative à la spécificité régionale est contraire à leur propre pratique dans le cadre des enquêtes en matière de droits compensateurs.[4266] En réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes affirment que ce n'est pas le cas.[4267] Cependant, le seul élément de preuve qu'elles présentent est le Règlement de base des CE régissant les enquêtes en matière de droits compensateurs. Comme les Communautés européennes le reconnaissent, le Règlement de base transpose les dispositions pertinentes de l'Accord SMC dans le droit communautaire. Il ne donne toutefois pas de détails sur la façon dont elles doivent être interprétées ou appliquées dans la pratique. Les États-Unis ont présenté en tant que pièces des décisions de la Commission des CE, l'autorité des Communautés européennes chargée des enquêtes, et du Conseil des Communautés européennes, instituant des droits compensateurs, dans lesquelles il

[4265] Projet d'acte final reprenant les résultats des négociations commerciales multilatérales de l'Uruguay Round, MTN.TNC/W/FA, page I.3 (20 décembre 1991).
[4266] États-Unis, DCE, paragraphe 388.
[4267] CE, réponse à la question n° 98 du Groupe spécial, paragraphes 267 à 269.

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

était constaté que l'aide accordée à des régions déterminées sur le territoire d'une autorité infranationale accordant cette aide pouvait donner lieu à une mesure compensatoire, sur la base d'une constatation selon laquelle une telle subvention était spécifique.[4268] Par exemple, les Communautés européennes ont constaté que certaines mesures d'incitation accordées par les pouvoirs publics régionaux dans l'État indien du Maharashtra à des entreprises situées dans des régions en développement et reculées de cet État étaient spécifiques, même si elles n'étaient pas limitées à un sous-ensemble d'entreprises, et ont dit ce qui suit:

> "Ce régime est uniquement destiné aux sociétés qui ont investi dans certaines régions géographiques relevant de la juridiction de l'État de Maharashtra. Les sociétés qui n'y sont pas établies ne peuvent pas en bénéficier. Le montant de l'avantage conféré diffère selon la région concernée. Ce régime est donc spécifique au sens de l'article 3, paragraphe 2, point a), et de l'article 3, paragraphe 3, du règlement de base."[4269]

Bien qu'il soit évident, comme les Communautés européennes l'affirment, que leurs déterminations en matière de droits compensateurs ne font pas l'objet de la procédure du présent Groupe spécial[4270], et que nous n'examinons pas ici la compatibilité de ces déterminations avec l'Accord SMC, il est néanmoins évident que les Communautés européennes n'ont pas, dans leur propre pratique, suivi l'interprétation qu'elles nous demandent instamment d'appliquer dans le présent différend.

7.1233 Enfin, s'agissant de l'argument des Communautés européennes relatif à la "hiérarchie", nous notons que l'article 2.2 dispose ce qui suit: "Une subvention qui est limitée à certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention **sera spécifique**." Rien dans le texte de l'Accord SMC n'indique qu'une constatation de spécificité au titre de l'article 2.2 doit, d'une manière ou d'une autre, faire l'objet d'un examen supplémentaire au titre de l'article 2.1 b). Il n'y a donc aucun fondement pour inférer l'existence de la hiérarchie avancée par les Communautés européennes, et il convient d'éviter de donner des dispositions de l'article 2 une lecture selon laquelle elles sont ainsi potentiellement contradictoires. Par ailleurs, la non-spécificité au titre de l'article 2.1 b) est fondée sur l'existence et l'application de critères ou conditions régissant le droit de bénéficier de la subvention et le montant de celle-ci, qui sont neutres, "qui ne favorisent pas certaines entreprises par rapport à d'autres, et qui sont de caractère économique et d'application horizontale, par exemple nombre de salariés ou taille de l'entreprise". Les Communautés européennes affirment que "les programmes d'aide régionaux eux-mêmes satisfont aux critères de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC".[4271] En substance, il apparaît que les Communautés européennes font valoir que du fait que les critères de détermination de la

---

[4268] États-Unis, DCE, paragraphe 477, faisant référence au Règlement (CE) n° 1338/2002 du Conseil du 22 juillet 2002 instituant un droit compensateur définitif et portant perception définitive du droit compensateur provisoire institué sur les importations d'acide sulfanilique originaire de l'Inde, J.O. n° L196/1, 25 juillet 2002, 32ème considérant, pièce US-581. Les États-Unis mentionnent également le Règlement (CE) n° 1891/97 du Conseil du 26 septembre 1997 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de saumons atlantiques d'élevage originaires de Norvège, J.O. n° L267/19, 30 septembre 1997, 26ème considérant ("En ce qui concerne les dons au développement des entreprises dans les régions centrales, les dons à l'investissement dans les régions défavorisées et les dons au développement des entreprises dans les régions défavorisées, il y a spécificité, puisque l'octroi de la subvention est limité aux entreprises de certaines régions."), pièce US-582, et 28ème considérant ("{L}es dons limités à certaines régions sont, par définition, spécifiques").

[4269] *Voir* le Règlement (CE) n° 573/2002 de la Commission du 3 avril 2002 instituant un droit compensateur provisoire sur les importations d'acide sulfanilique originaire de l'Inde, J.O. n° L87/5, 4 avril 2002 ("Règlement instituant un droit compensateur provisoire sur l'acide sulfanilique originaire de l'Inde"), 68ème considérant, pièce US-580. Cette constatation a été confirmée dans le règlement instituant un droit compensateur définitif.

[4270] CE, réponse à la question n° 98 du Groupe spécial, paragraphe 267.

[4271] CE, PCE, paragraphe 897. *Voir aussi* les paragraphes 948 et 981 à 983.

région à l'intérieur de laquelle sont accordées les subventions contestées sont objectifs, et que les critères régissant le droit de bénéficier de ces subventions à l'intérieur de cette région sont objectifs, les subventions accordées dans cette région ne sont pas spécifiques.

7.1234 Si cette position était acceptée, cela voudrait dire que l'article 8.2 b) ii) de l'Accord SMC était redondant dès le début. Cet article disposait que, pour que l'aide à une région défavorisée soit considérée comme ne donnant pas lieu à une action, il fallait, entre autres choses, que la région en question soit déterminée "sur la base de critères neutres et objectifs", définis dans la note de bas de page 32 comme des "critères qui ne favorisent pas certaines régions au-delà de ce qui est approprié pour éliminer ou réduire les disparités régionales dans le cadre de la politique de développement régional". Cette disposition n'aurait pas été nécessaire si l'argument des Communautés européennes relatif à la "hiérarchie" était correct. Bien entendu, l'article 8 a désormais expiré, et il n'existe donc plus de catégorie de subventions aux régions défavorisées qui ne donnent pas lieu à une action. La position des Communautés européennes aurait effectivement pour conséquence de réintroduire les dispositions arrivées à expiration de l'article 8.2 b), en faisant des subventions d'aide régionale des subventions ne donnant pas lieu à une action du fait qu'elles sont non spécifiques au titre de l'article 2.1 b), ce qui n'est pas un résultat justifiable.

7.1235 Les Communautés européennes ne contestent pas, et les renseignements qui nous ont été présentés étayent, le fait que les dons accordés par le Land allemand de Basse-Saxe et les pouvoirs publics allemands à Airbus à Nordenham, en Allemagne, les dons octroyés par les pouvoirs publics espagnols à Airbus à Séville, La Rinconada, Illescas (Tolède), Puerto de Santa Maria et Puerto Real en Espagne, et les dons accordés par les pouvoirs publics andalous à Airbus à Séville et Puerto Real en juillet 2002, juillet 2003 et octobre 2004, et par les pouvoirs publics de Castille-La Manche à Airbus à Illescas (Tolède) en mars 2004, ont été accordés à des entreprises situées dans des régions géographiques déterminées sur le territoire des autorités respectives accordant ces dons.

7.1236 À cet égard, nous notons que les dons accordés par les pouvoirs publics andalous à Airbus à Séville et Puerto Real en 2002 et 2003, respectivement, et par les pouvoirs publics de Castille-La Manche à Airbus à Illescas (Tolède) en 2004 étaient cofinancés par le Fonds de développement régional européen (FEDER).[4272] Les États-Unis affirment que les "subventions au titre du {FEDER} sont nécessairement limitées à "certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde ce{s} subvention{s}", et sont donc spécifiques au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC".[4273] Les Communautés européennes ne contestent pas que ces dons étaient cofinancés par le FEDER. Toutefois, elles ne répondent pas à l'affirmation des États-Unis selon laquelle les dons cofinancés par le FEDER sont nécessairement spécifiques au sens de l'article 2.2. Elles s'appuient totalement sur leur affirmation selon laquelle les programmes au titre desquels ces dons ont été faits étaient généralement disponibles dans toute l'Andalousie et la Castille-La Manche, respectivement, pour contester l'affirmation des États-Unis concernant la spécificité de ces dons.[4274] Même si l'on admet ce fait[4275], il ne sape pas l'argument des États-Unis relatif à la spécificité. Selon nous, l'argument des États-Unis implique que le FEDER est l'autorité accordant les dons, au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC, pour les parties de ces dons qu'il a financées, et que les parties de ces dons financées par le FEDER ont donc été accordées à des entreprises dans des régions géographiques déterminées sur le territoire de l'autorité les accordant. Sur la base de ce qui précède, nous estimons que les parties de ces dons financées par le FEDER ont été accordées à des entreprises dans des régions géographiques

[4272] États-Unis, PCE, paragraphes 506, 508 et 510.
[4273] États-Unis, PCE, paragraphes 507, 509 et 511.
[4274] CE, PCE, paragraphes 967 et 980.
[4275] Les États-Unis ne contestent pas que les pouvoirs publics andalous et ceux de Castille-La Manche ont "autorisé" et "approuvé" ces dons, respectivement. États-Unis, PCE, paragraphes 506, 508 et 510.

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

déterminées sur le territoire de l'autorité les accordant, et nous concluons donc qu'elles sont spécifiques au titre de l'article 2.2 de l'Accord SMC.[4276]

7.1237 S'agissant du don accordé par les pouvoirs publics andalous à Airbus à Puerto Santa Maria en juillet 2001, nous parvenons à une conclusion différente. Bien que les États-Unis affirment que le don à Puerto Santa Maria a été fait au titre d'un plan de développement des pouvoirs publics andalous pour la baie de Cadix, les éléments de preuve qu'ils citent n'étayent pas cette conclusion.[4277] Les États-Unis n'ont établi aucun autre fondement pour une constatation de spécificité concernant ce don. Sur la base de ce qui précède, nous concluons que le don accordé par les pouvoirs publics andalous à Airbus à Puerto Santa Maria en juillet 2001 n'a pas été accordé à une entreprise dans une région géographique déterminée sur le territoire de l'autorité accordant ce don, et n'est donc pas spécifique au titre de l'article 2.2 de l'Accord SMC.

Don de 19,5 millions de livres accordé en 2000 par les pouvoirs publics gallois

7.1238 S'agissant du don allégué accordé en 2000 par les pouvoirs publics gallois, les Communautés européennes affirment que deux dons ont effectivement été faits, au titre de deux programmes dont les conditions indiquent clairement qu'elles n'étaient pas spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Les États-Unis affirment que BAE Systems a initialement présenté une demande de don au titre du Programme d'aide régionale sélective (Regional Selective Assistance) ("RSA") de l'Assemblée galloise, demande qui a été rejetée.[4278] Ils affirment que, face à la pression[4279], en septembre 2000, l'Assemblée galloise est convenue d'accorder ponctuellement à BAE Systems un montant total de 19 500 000 livres, au lieu de l'aide demandée initialement, pour soutenir la production des ailes de l'A380 à Broughton, au pays de Galles.[4280] Les États-Unis font valoir que l'article 2 du contrat britannique d'aide au lancement concernant l'A380, **[***]**[4281] démontre en outre que ces mesures sont spécifiques.[4282]

7.1239 Les États-Unis soutiennent que les circonstances entourant le don de 19,5 millions de livres sont importantes pour comprendre pourquoi il s'agit d'une subvention spécifique.[4283] Ils notent que la demande de don initiale avait été présentée au titre du programme RSA, et ils affirment que les dons versés au titre de ce programme sont spécifiques au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC, car ils sont

[4276] Nous notons à cet égard que les renseignements dont nous disposons indiquent que 75 pour cent du don à Séville a été financé par le FEDER, mais ne précisent pas quelle partie des dons à Puerto Real et Illescas a été financée par le FEDER. Le montant de la subvention spécifique à Puerto Real et Illescas est donc inférieur au montant total de ces dons, soit 17,5 et 7,6 millions d'euros respectivement. Compte tenu de nos conclusions sur l'importance des subventions, voir les paragraphes 7.1963 à 7.1976, nous estimons que l'absence de quantification précise du montant de ces subventions n'influe pas sur nos conclusions générales.

[4277] À la page 14291 de la pièce US-240 citée par les États-Unis à cet égard, il est dit que les fonds ont été accordés "pour un plan d'action pour le centre de Bahia de Cádiz (Polígono Parque Industrial Bahía)". Après avoir soigneusement examiné les éléments de preuve, nous ne pouvons pas conclure que le "Plan" mentionné dans la pièce US-240 est un plan de développement des pouvoirs publics andalous pour la baie de Cadix.

[4278] États-Unis, PCE, paragraphe 491.

[4279] Selon les États-Unis, BAE Systems a, entre autres, menacé de déménager la production d'ailes de l'A380 du pays de Galles vers l'Allemagne. États-Unis, PCE, paragraphe 493.

[4280] L'ensemble de dons comprenait un montant de 15 000 000 de livres accordé par l'Agence de développement du pays de Galles pour l'"infrastructure générale d'un grand site" et un montant de 4 900 000 livres pour le "développement humain". États-Unis, PCE, paragraphe 492.

[4281] Contrat d'AL/FEM concernant l'A380, article 2.1.2, DS-316-CE-BCI-0000556, 0000562 (espace blanc entre parenthèses dans l'original). Les États-Unis indiquent qu'ils ne connaissaient pas **[***]** mentionné dans le contrat, parce que les Communautés européennes avaient supprimé les renseignements pertinents de la copie du contrat qu'ils avaient fournie au facilitateur du processus prévu à l'Annexe V. Pièce US-79 (RCC).

[4282] États-Unis, PCE, paragraphe 492.

[4283] États-Unis, DCE, paragraphes 426 à 431.

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

limités à certaines "régions bénéficiant d'une aide" au pays de Galles.[4284] Les États-Unis affirment que la "tempête de protestations" déclenchée par le rejet de cette demande initiale par l'Assemblée galloise, y compris, entre autres, la menace par BAE Systems de déménager la production des ailes de l'A380 du pays de Galles vers l'Allemagne[4285], a amené l'Assemblée galloise à accorder 19,5 millions de livres à BAE Systems, quoique formellement au titre de programmes autres que le programme RSA dans le cadre duquel la demande initiale avait été présentée.[4286] Selon les États-Unis, l'approche des Communautés européennes ne tient pas compte de tous les éléments de preuve, ne s'attachant qu'à la suite d'événements qui a commencé avec la présentation par BAE Systems de la demande concernant les dons qui ont finalement été approuvés, et elle ne traite pas en outre de **[***]**.[4287]

7.1240 Les Communautés européennes font valoir que l'allégation des États-Unis selon laquelle le don de 19,5 millions de livres versé à Airbus Royaume-Uni à Broughton, au pays de Galles, est spécifique est fondée sur une demande concernant un don qu'Airbus Royaume-Uni n'a en fait pas reçu et suppose simplement, sans éléments de preuve à l'appui, que le montant effectivement reçu était un versement ponctuel destiné à remplacer le don refusé.[4288] Selon les Communautés européennes, l'allégation de spécificité des États-Unis repose entièrement sur leur hypothèse que les montants effectivement reçus remplaçaient directement le don RSA qui avait été initialement demandé mais refusé, et elles font valoir que les États-Unis n'ont pas établi *prima facie* qu'il y avait spécificité.[4289] Les Communautés européennes nient, en tout état de cause, que le programme RSA accorde des subventions spécifiques.[4290] Elles contestent l'idée que les dons effectivement reçus par Airbus Royaume-Uni en 2000 ont remplacé le don RSA refusé.[4291] Elles considèrent donc que le contrat concernant l'A380 n'est pas pertinent, parce qu'il fait référence à un montant au titre du programme RSA qu'Airbus Royaume-Uni n'a pas reçu. Elles font valoir que la question de savoir si le programme RSA est un programme qui accorde des subventions spécifiques (ce qui, d'après elles, n'est pas le cas) est hors de propos en l'espèce, car Airbus a reçu deux dons au titre de deux programmes différents, qui sont tous les deux généralement disponibles au pays de Galles.[4292] Aucun de ces programmes n'est le programme RSA, lequel est limité aux régions bénéficiant d'une aide, alors que les programmes au titre desquels les dons ont effectivement été accordés s'appliquent dans l'ensemble du pays de Galles.[4293] Les Communautés européennes considèrent que ces dons doivent être évalués sur la base des modalités et conditions des programmes au titre desquels ils ont effectivement été accordés, et non en tant que dons de remplacement ou de substitution pour le don RSA, qui n'a pas été accordé.[4294]

7.1241 Bien que nous partagions l'avis des États-Unis selon lequel les circonstances entourant l'octroi d'une subvention sont pertinentes pour notre évaluation de la question de la spécificité, le point de départ de cette évaluation doit, à notre avis, être le ou les programmes au titre desquels la subvention en cause est accordée. Ce n'est que si, nonobstant une apparence de non-spécificité dans l'octroi d'une subvention particulière, il y a des raisons de croire qu'elle peut néanmoins être spécifique, que nous estimons approprié de nous intéresser aux circonstances factuelles entourant l'octroi de cette subvention pour déterminer la question de la spécificité. À cet égard, les Communautés européennes nous ont présenté des éléments de preuve, que les États-Unis ne contestent pas, indiquant que

[4284] États-Unis, PCE, paragraphe 491 et note de bas de page 589.
[4285] États-Unis, PCE, paragraphe 492.
[4286] États-Unis, PCE, paragraphe 492.
[4287] États-Unis, PCE, paragraphe 493.
[4288] CE, PCE, paragraphe 984.
[4289] CE, PCE, paragraphe 984.
[4290] CE, PCE, note de bas de page 793.
[4291] CE, DCE, paragraphe 408.
[4292] CE, PCE, paragraphe 985.
[4293] CE, DCE, paragraphe 410.
[4294] CE, DCE, paragraphes 409 et 410.

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

19,5 millions de livres ont été versés au titre de deux programmes qui ne satisfont pas au critère énoncé à l'article 2.2. Rien n'indique, et les États-Unis n'avancent pas d'argument à l'effet contraire, que les subventions accordées au titre de ces programmes sont limitées par secteur, région ou entreprise. Il s'ensuit que les subventions octroyées au titre de ces programmes ne sont pas "limitées à certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde ce{s} subvention{s}" et elles ne sont donc pas spécifiques au titre de l'article 2.2 de l'Accord SMC. Les États-Unis n'ont pas formulé d'autres allégations de spécificité concernant le don de 19,5 millions de livres.[4295]

7.1242 Nous concluons donc que les 19,5 millions de livres accordés à Airbus Royaume-Uni pour ses opérations à Broughton, au pays de Galles, ne constituent pas une subvention spécifique au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC.

7.1243 Sur la base de ce qui précède, nous concluons donc que les dons accordés pour l'édification d'installations de construction et d'assemblage à Nordenham, en Allemagne, et à Séville, La Rinconada, Tolède et Puerto Real, en Espagne, sont des subventions au sens de l'article premier qui sont spécifiques au sens de l'article 2.2. Les Communautés européennes ne contestent pas les montants en question.

g) Conclusion

7.1244 En résumé, nous concluons que la fourniture du site industriel du Mühlenberger Loch, la fourniture de la piste allongée à l'aéroport de Brême, la fourniture de la ZAC AéroConstellation et des EIG, ainsi que les dons régionaux accordés par les autorités allemandes à Nordenham et par les autorités espagnoles à Séville, La Rinconada, Tolède et Puerto Real, constituent des subventions spécifiques accordées à Airbus. Nous concluons en outre que la fourniture des améliorations routières par les autorités françaises, le don accordé par les pouvoirs publics andalous à Airbus à Puerto Santa Maria en juillet 2001, et le don de 19,5 millions de livres accordé à Airbus Royaume-Uni pour ses opérations à Broughton, au pays de Galles, ne sont pas des subventions spécifiques accordées à Airbus, et nous ne les examinerons pas plus avant dans le présent différend.

7. Question de savoir si le transfert au Groupe Daimler, par les pouvoirs publics allemands, de la part qu'ils détenaient dans le capital de Deutsche Airbus constitue une subvention spécifique accordée à Airbus

a) Contexte de la restructuration du capital de Deutsche Airbus

7.1245 Dans la présente section, nous allons examiner les allégations des États-Unis selon lesquelles deux transactions spécifiques issues de la restructuration de Deutsche Airbus par les pouvoirs publics fédéraux allemands à la fin des années 1980 constituent des subventions accordées à Airbus. Nous allons commencer par décrire les événements qui ont conduit à la restructuration de Deutsche Airbus en 1989 et les transactions spécifiques en cause qui nous ont été soumises, avant d'examiner plus en détail les arguments des États-Unis et les réponses des Communautés européennes.

7.1246 Deutsche Airbus GmbH (Deutsche Airbus), le partenaire allemand dans le consortium Airbus GIE, a été fondée en 1967 pour assumer la charge du développement d'un aéronef gros porteur européen qui avait initialement commencé en 1965 sous forme d'une coentreprise entre cinq sociétés

[4295] Nous n'examinons donc pas la question de la spécificité au titre de l'article 2.1 ni les arguments des Communautés européennes concernant la spécificité *de facto*. CE, PCE, paragraphes 994 et 996.

allemandes de l'industrie aérospatiale.[4296] En 1989, à la suite de la fusion de diverses sociétés allemandes de l'industrie aérospatiale, Deutsche Airbus était devenue une filiale à 100 pour cent de Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB), elle-même la plus grosse société de l'industrie aérospatiale d'Allemagne de l'Ouest.[4297] La part du travail de développement et de production en série du consortium Airbus Industrie revenant à l'Allemagne était exécutée par MBB et Dornier, Deutsche Airbus rétribuant MBB et Dornier pour les services fournis.[4298] Deutsche Airbus avait été insuffisamment dotée en capital par sa société mère, MBB, et dépendait largement de l'aide financière des pouvoirs publics allemands, y compris des garanties de son endettement privé.[4299]

7.1247 Durant un certain nombre d'années avant 1989, les pouvoirs publics allemands avaient encouragé MBB à obtenir des capitaux additionnels pour Deutsche Airbus en trouvant de nouveaux investisseurs, mais les tentatives de MBB sur ce plan avaient échoué.[4300] En 1989, les pouvoirs publics allemands avaient engagé 10,7 milliards de DM en AL/FEM et en aide financière pour les ventes et la production en série.[4301] Deutsche Airbus avait également prévu qu'elle aurait besoin d'un financement additionnel pour le programme A320 et le lancement du programme A330/A340.[4302] Au cours de cette période, une importante dépréciation du dollar EU par rapport au DM, conjuguée à divers autres facteurs, avait conduit Deutsche Airbus au bord de la faillite.[4303] C'est dans ce contexte que les pouvoirs publics allemands ont mis en œuvre le plan de 1989 pour restructurer Deutsche Airbus. L'objectif de ce plan de restructuration était de déplacer progressivement vers le secteur privé les risques liés à la participation dans Airbus GIE. Selon le Ministère fédéral allemand de l'économie, la restructuration de Deutsche Airbus était censée 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".[4304]

7.1248 Le plan de restructuration prévoyait la prise de contrôle de MBB (et donc de Deutsche Airbus) par le groupe industriel Daimler-Benz AG (Daimler-Benz) par l'intermédiaire d'une filiale aérospatiale nouvellement créée, Deutsche Aerospace AG (Dasa).[4305] La restructuration faisait aussi intervenir une série d'engagements de la part des pouvoirs publics allemands qui limitaient considérablement le risque éventuel que pouvait comporter pour Daimler-Benz l'acquisition de la part

---

[4296] Les sociétés initiales en question étaient les suivantes: Blohm-Hamburger Flugzegbau GmbH (HFB), Messerschmitt AG, Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW), Siebel et Dornier.

[4297] En 1969, Messerschmitt, Bölkow AG et HFB avaient fusionné pour former Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB). MBB détenait initialement 60 pour cent du capital de Deutsche Airbus, Dornier et VFW en détenant chacune 20 pour cent. MBB a pris le contrôle de VFW en 1981. Avant que Daimler-Benz AG ne prenne le contrôle de MBB en 1989, les États fédéraux allemands de la Bavière, de Hambourg et de Brême détenaient 52,3 pour cent du capital de MBB; Monopolkommission, *Zusammenschlussvorhaben der Daimler Benz AG mit der Messerschmitt-Boilkow-Blohm GmbH*, Sondergutachten 18, 1989 (*rapport de la Monopolkommission*), pièce US-30, paragraphe 138.

[4298] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 116.

[4299] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 116. Selon l'Office fédéral allemand des cartels, les pouvoirs publics allemands supportaient l'essentiel des risques financiers liés au développement et à la production en série pour la part d'Airbus GIE revenant à l'Allemagne, Deutsche Airbus fonctionnant comme "un garant des engagements et des risques" pour MBB.

[4300] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 123.

[4301] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 117.

[4302] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 124.

[4303] CE, PCE, paragraphe 1177.

[4304] *Handelsblatt* n° 212, 3 novembre 1988, page 24 "Daimler-Benz-MBB/Statement of the German Federal Ministry of Economics on the Restructuring of the Aviation Industry", pièce US-259.

[4305] En 1989, MBB, Dornier et deux autres sociétés, Motorenund Turbinen Union et Telefunken System Technik, ont fusionné en une filiale aérospatiale nouvellement créée du constructeur automobile allemand Daimler-Benz AG (Daimler-Benz), dont la raison sociale était Deutsche Aerospace AG (Dasa), dans le cadre de la restructuration de l'industrie aérospatiale allemande; pièce EC-26, page 2.

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

du consortium Airbus revenant à l'Allemagne.[4306] Ces transactions ont été consignées dans un accord-cadre conclu entre la République fédérale d'Allemagne, Daimler-Benz, MBB et Deutsche Airbus.[4307] Les principaux éléments des transactions de la restructuration étaient les suivants: Premièrement, les pouvoirs publics allemands remboursaient, au nom de Deutsche Airbus, 1,9 milliard de DM au titre de la dette bancaire exigible de Deutsche Airbus qu'ils avaient garantie.[4308] En outre, les pouvoirs publics allemands acceptaient de régler à hauteur de 750 millions de DM la dette garantie de Deutsche Airbus pour les programmes A300 et A310 qui était toujours en souffrance à la fin de 1994.[4309] Deuxièmement, les pouvoirs publics allemands établissaient un programme d'assurance contre les pertes de change au titre duquel ils convenaient de couvrir les pertes de change que Deutsche Airbus subirait à l'avenir.[4310] Troisièmement, les pouvoirs publics allemands accordaient un prêt de 165 millions de DM pour financer la production de l'A320.[4311] Quatrièmement, les pouvoirs publics allemands rééchelonnaient les remboursements de l'AL/FEM auparavant accordée dans le cadre de leur financement des coûts de développement de l'A300, l'A310, l'A320 et l'A330/A340, conformément à une obligation dont les intérêts n'étaient exigibles qu'en fonction des bénéfices, ou "bon de récupération".[4312] Cinquièmement, les pouvoirs publics allemands, par l'intermédiaire de la banque de développement d'État *Kreditanstalt für Wiederaufbau* (KfW), ont accepté de participer à hauteur de 505 millions de DM au capital social de Deutsche Airbus, soit 20 pour cent des fonds propres de la société. Initialement, il était prévu que la participation de la KfW au capital de Deutsche Airbus à hauteur de 20 pour cent serait limitée à une période de dix ans, MBB acceptant de racheter cette part à la KfW pour la fin de 1999 au plus tard.

[4306] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 129.

[4307] L'Accord-cadre, daté du 23 mars 1989, tel qu'il a été modifié le 2 septembre 1989 (l'"Accord-cadre"), pièce EC-887-RCES. L'Accord-cadre a été modifié trois autres fois entre 1992 et 1998. La dernière de ces modifications est intervenue en décembre 1998, quand les parties sont convenues de régler toutes les créances en souffrance des pouvoirs publics allemands au titre du bon de récupération sous forme d'un versement compensatoire unique de 1,75 milliard de DM. Les États-Unis allèguent que la liquidation de la dette de Deutsche Airbus à l'égard des pouvoirs publics allemands intervenue en 1998 constituait elle-même une subvention spécifique accordée à Airbus. Nous traitons cette allégation dans la section VII.E.8.

[4308] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 121.

[4309] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 131.

[4310] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 131. Un groupe spécial du GATT a déterminé que cet aspect du programme de restructuration constituait une subvention à l'exportation prohibée par le Code des subventions issu du Tokyo Round. Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Airbus*, 4 mars 1992, non adopté, *SCM/*142.

[4311] États-Unis, PCE, paragraphe 520, note de bas de page 622; CE, PCE, paragraphe 1180.

[4312] Les Communautés européennes traduisent le terme *Besserungsschein* par "bon de récupération" ("debtor warrant"); CE, PCE, paragraphe 1179, et nous employons la même expression pour désigner le *Besserungsschein*. Nous notons que dans une pièce jointe les États-Unis ont traduit le terme *Besserungsschein* par "(profit-based) income-adjustment bond" (obligation dont les intérêts ne sont exigibles qu'en fonction des bénéfices): pièce US-31, page 14. En vertu du bon de récupération, les créances des pouvoirs publics allemands à l'égard de Deutsche Airbus devaient être remboursées sur les bénéfices annuels de Deutsche Airbus (c'est-à-dire que les obligations de remboursement étaient subordonnées au fait que Deutsche Airbus ait dégagé des bénéfices avant impôt sur l'exercice précédent); rapport annuel de Daimler-Benz pour 1997, pièce US-262, page 96. En outre, les bénéfices de Deutsche Airbus devaient d'abord être utilisés pour augmenter son capital à hauteur de 1,755 milliard de DM et constituer une réserve spéciale pour pertes de change ainsi que des bénéfices non distribués. Selon l'Office fédéral des cartels, le dispositif prévoyant que les obligations de remboursement des créances des pouvoirs publics seraient mises en œuvre conformément au bon de récupération signifiait que le remboursement de ces créances était reporté à un avenir lointain, ce qui se traduisait par une bonification d'intérêts considérable; *rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 132.

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

7.1249 Les allégations faisant état de subventions formulées par les États-Unis visent le cinquième élément de la restructuration de Deutsche Airbus, à savoir l'acquisition par la KfW de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus en 1989 et la vente ultérieure de cette part à MBB en 1992.[4313]

b) Arguments des parties

i) États-Unis

L'achat de 20 pour cent des actions de Deutsche Airbus par la KfW

7.1250 Les États-Unis font valoir que l'acquisition par la KfW de 20 pour cent des actions de Deutsche Airbus constitue une "contribution financière" des pouvoirs publics allemands sous la forme d'un "transfert direct de fonds" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Ils font valoir que l'acquisition par la KfW de 20 pour cent des actions de Deutsche Airbus constitue une participation au capital social de Deutsche Airbus par les pouvoirs publics allemands et que l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC range les participations au capital social parmi les types de "transferts directs de fonds" qui constituent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1).[4314] Les États-Unis soutiennent aussi que cette contribution financière a conféré un avantage à Deutsche Airbus au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Ils estiment que si l'article 1.1 b) de l'Accord SMC n'établit pas de règle pour déterminer si une participation au capital social confère un avantage au bénéficiaire, l'article 14 a) offre un contexte pertinent pour faire une telle détermination. À la lumière de l'article 14 a), les États-Unis font observer que si une décision des pouvoirs publics de participer au capital social d'une société est incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés sur le territoire du Membre, cette participation confère un avantage au sens de l'article 1.1 b).[4315]

7.1251 Par conséquent, les États-Unis font valoir que la décision des pouvoirs publics allemands de participer au capital social de Deutsche Airbus à hauteur de 505 millions de DM était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en Allemagne. Ils soutiennent que la situation financière de Deutsche Airbus à l'époque de l'investissement de la KfW était extrêmement mauvaise.[4316] En particulier, les États-Unis relèvent que dans le rapport annuel de Deutsche Airbus pour 1990, la société avait notifié des engagements importants dans son bilan, qu'elle demeurait confrontée à des risques commerciaux en raison du taux de change du DM par rapport au dollar, qu'elle manquait de capitaux pour financer les coûts de production de l'A320, l'A321 et l'A330/A340 qui s'élevaient à 2 milliards de DM et qu'elle ne pourrait pas emprunter les fonds additionnels nécessaires sans d'abord obtenir une augmentation de capital.[4317] Les États-Unis

[4313] Bien que les parties à l'Accord-cadre soient initialement convenues que MBB rachèterait la part du capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW en 1999, cette date a été avancée à 1996 par une modification de l'Accord-cadre intervenue en septembre 1989. En 1992, à la suite du rapport défavorable du Groupe spécial du GATT *CEE – Airbus*, et de la décision des pouvoirs publics allemands de mettre fin au programme d'assurance contre les pertes de change en cause dans ce différend, l'Accord-cadre a été une nouvelle fois modifié, entre autres choses pour prescrire que MBB rachète la part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW pour le 30 septembre 1992 au plus tard, pour le prix de **[[**RCES**]]** de DM, le paiement devant prendre la forme d'une créance conformément aux conditions du bon de récupération; CE, PCE, paragraphe 1182.

[4314] États-Unis, PCE, paragraphe 543.

[4315] États-Unis, PCE, paragraphe 545.

[4316] À cet égard, les États-Unis relèvent qu'à la fin de 1988, la société mère de Deutsche Airbus, MBB, avait fait état d'un capital social inférieur à 900 millions de DM, comparé à un endettement total supérieur à 3,6 milliards de DM. MBB avait également notifié une perte nette consolidée de 83,3 millions de DM en 1987; États-Unis, PCE, paragraphe 546; rapport annuel consolidé de MBB pour 1989, pièce US-267, page 51.

[4317] États-Unis, PCE, paragraphe 546; Deutsche Airbus, rapport annuel pour 1990, page 18, pièce US-268.

soulignent aussi le fait que la participation de la KfW au capital social faisait elle-même partie d'un train de mesures d'aide financière accordées à MBB (qui était une condition préalable pour que Daimler-Benz accepte d'acquérir le contrôle de MBB), qui constitue une donnée factuelle pertinente supplémentaire confirmant la nature commerciale de l'investissement des pouvoirs publics allemands.[4318]

7.1252 Enfin, les États-Unis font valoir que la participation au capital social est spécifique à Airbus au sens de l'article 2 de l'Accord SMC, dans la mesure où il s'agit de l'exercice, par les pouvoirs publics allemands, du pouvoir discrétionnaire d'octroyer des capitaux à une seule société, Deutsche Airbus, dans le cadre d'un train de mesures d'aide plus générales en faveur de cette société.[4319]

La vente à MBB en 1992 de la part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW

7.1253 Les États-Unis allèguent que la vente à MBB par la KfW de sa part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus intervenue en 1992 constitue aussi une subvention accordée à Airbus. Ils font valoir que le transfert des actions de Deutsche Airbus à MBB est une "contribution financière" parce qu'il s'agit d'un "transfert direct de fonds" (c'est-à-dire la part du capital), au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.[4320] Les États-Unis affirment que, au vu de renseignements mis à la disposition du public, MBB n'a apparemment tenu aucun compte des actions de Deutsche Airbus acquises auprès de la KfW et que le transfert des actions était en fait un don de 505 millions de DM.[4321]

7.1254 Les États-Unis soulignent aussi que le contexte du transfert des actions à MBB constitue un élément de preuve de sa nature non commerciale. À cet égard, ils relèvent que lorsque la KfW a acquis les 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus en 1989, il avait été convenu que MBB rachèterait cette participation à la KfW au plus tard en 1999. En 1990, cette date convenue a été modifiée pour devenir 1996. Cependant, les États-Unis allèguent que la date pour l'acquisition de ces actions par MBB a ensuite été avancée à 1992 en conséquence directe des constatations du Groupe spécial du GATT de 1992 selon lesquelles le programme de garantie du taux de change établi par les pouvoirs publics allemands était une subvention à l'exportation prohibée accordée à Deutsche Airbus.[4322] Selon les États-Unis, les pouvoirs publics allemands ont accepté d'éliminer ce programme de garantie, sur quoi Daimler-Benz a exigé d'être dédommagée, et les pouvoirs publics allemands ont accepté de restituer leur part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus à MBB (dont la raison sociale était devenue Dasa) en 1992 "apparemment à titre gracieux".[4323] Les États-Unis font valoir que la restitution sans compensation des actions de Deutsche Airbus par la KfW pouvait être considérée comme la transformation de sa participation initiale au capital social de 505 millions de

[4318] États-Unis, PCE, paragraphe 547. Les États-Unis mettent aussi en avant une réponse publiée du Secrétaire adjoint du Parlement à une question concernant les "subventions" accordées par les pouvoirs publics fédéraux à Airbus, qui indique spécifiquement que la participation au capital social constitue une subvention de ce type. États-Unis, PCE, paragraphe 540; BT-Drs. 13/8409, pièce US-31, pages 13 et 14.

[4319] États-Unis, PCE, paragraphe 548.

[4320] États-Unis, PCE, paragraphe 553.

[4321] États-Unis, PCE, paragraphe 555.

[4322] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Airbus*, 4 mars 1992, non adopté, *SCM*/142.

[4323] États-Unis, PCE, paragraphe 550. Les États-Unis notent que, dans un rapport de 1992, Daimler-Benz a expliqué que, après la décision du Groupe spécial du GATT, les pouvoirs publics allemands et Daimler-Benz ont engagé des négociations "en vue de mettre en place une solution également satisfaisante lorsque l'assistance actuelle prendr{ait} fin. Dans l'accord qui en est résulté, il a été décidé que, à titre de mesures compensatoires parmi d'autres, les parts détenues par la Reconstruction Loan Corporation ser{aient} transférées à Deutsche Airbus à une date plus proche que celle qui {était} prévue ..."; rapport intérimaire consolidé de Daimler-Benz, 1er janvier-30 juin 1992, page 7, pièce US-272.

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

DM en un don pur et simple.[4324] À l'appui de leur affirmation selon laquelle le transfert des actions à MBB avait un caractère non commercial, les États-Unis s'appuient aussi sur des propos tenus par Daimler-Benz et par l'ancien directeur de la DG Commerce de la Commission européenne, selon lesquels les conditions du transfert des actions de Deutsche Airbus à MBB intervenu en 1992 étaient destinées à "dédommager" Daimler-Benz pour le retrait du programme de garantie du taux de change décidé par les pouvoirs publics allemands à la suite de la décision défavorable du Groupe spécial du GATT.[4325]

7.1255 Les États-Unis font aussi valoir que, si le Groupe spécial devait constater que le transfert par la KfW de sa part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus à MBB n'a pas été effectué à titre gracieux, il pourrait constater i) que la participation initiale au capital social constitue une subvention (dans la mesure où cet apport était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés et confère donc un avantage); et ii) "que même à supposer pour les besoins de l'argumentation l'existence du versement que la KfW a reçu, d'après les Communautés européennes, lorsqu'elle a vendu ses actions de Deutsche Airbus à MBB en 1992, cette prise de participation au capital social constitue aussi une subvention (dans la mesure où cet apport était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés et confère donc un avantage)".[4326]

7.1256 Les États-Unis font valoir que dans d'autres différends concernant la restructuration de sociétés en proie à des difficultés financières, les groupes spéciaux ont considéré que l'absence d'évaluations indépendantes ou d'analyses de la capacité de la société visée de poursuivre ses activités était un élément pertinent pour juger du caractère raisonnable du point de vue commercial de la participation des pouvoirs publics au capital social de ces sociétés. Les États-Unis notent que les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve établissant que les pouvoirs publics allemands avaient fondé leur décision de fournir des capitaux additionnels à Deutsche Airbus sur des évaluations indépendantes, par exemple des études comparant la valeur d'exploitation de Deutsche Airbus à sa valeur de liquidation.[4327] Les États-Unis notent aussi que les Communautés européennes avaient refusé de répondre aux questions au sujet des modalités et conditions du transfert effectué en 1992 par la KfW de sa part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus posées par le facilitateur au cours du processus visé à l'Annexe V.[4328] Selon les États-Unis, il faut logiquement déduire de ce refus que les renseignements auraient étayé leur allégation selon laquelle la mesure est une subvention spécifique. Ils demandent au Groupe spécial de tirer une telle déduction et, en outre,

---

[4324] États-Unis, réponse à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 160. Voilà pourquoi, si le Groupe spécial admet que le transfert par la KfW de sa part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus à MBB en 1992 a été effectuée "à titre gracieux", les États-Unis jugent inutile que le Groupe spécial fasse une constatation séparée concernant la participation initiale au capital social de 505 millions de DM; *voir aussi* États-Unis, PCE, paragraphe 552, note de bas de page 668.

[4325] États-Unis, PCE, paragraphes 550 à 552 et 554. Les États-Unis se réfèrent à un extrait d'une interview de celui qui était à l'époque à la tête de la DG Commerce, Peter Carl, dans laquelle il a tenu les propos ci-après cités:

"Nous avons été déboutés dans l'affaire concernant les subventions à l'exportation ... mais le différend a été réglé immédiatement après. Nous sommes convenus avec les Allemands qu'ils devaient modifier leur système. Mais ce qui s'est produit en réalité c'est que les pouvoirs publics allemands ont tout simplement changé la façon dont ils octroyaient des sommes très importantes à Deutsche Airbus. Au lieu de passer par la voie A, ils ont pris la voie B"; Stephen Aris, *Close to the Sun*, pages 166 et 167 (2004), pièce US-23.

États-Unis, réponse à la question n° 32 du Groupe spécial, paragraphes 209 à 212.

[4326] États-Unis, réponse à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 162.

[4327] États-Unis, réponse à la question n° 224 du Groupe spécial, paragraphes 313 à 317.

[4328] États-Unis, réponse à la question n° 32 du Groupe spécial, paragraphe 206; pièce US-5 (RCC).

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

de tirer une déduction défavorable, à savoir que les renseignements non divulgués démontrent que la mesure est une subvention spécifique.[4329]

7.1257 Enfin, les États-Unis font valoir que le transfert des actions intervenu en 1992 est spécifique à Airbus au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'il résultait d'une négociation entre les pouvoirs publics allemands et une seule société visant à dédommager cette dernière des effets du retrait du programme de garantie du taux de change qui avait été jugé incompatible avec le Code des subventions issu du Tokyo Round.[4330]

ii) Communautés européennes

L'achat de 20 pour cent des actions de Deutsche Airbus par la KfW

7.1258 Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis "n'établissent pas de distinction entre le bénéficiaire de la subvention alléguée en 1989 et le constructeur actuel de LCA – Airbus SAS".[4331] Selon les Communautés européennes, les États-Unis ont essayé de démontrer que l'investissement fait en 1989 par la KfW était une subvention, "sans montrer comment cette subvention alléguée a été transférée à Airbus SAS pour accorder un avantage à la production de LCA dont les États-Unis allèguent qu'elle cause aujourd'hui des effets défavorables".[4332] Les Communautés européennes estiment que le Groupe spécial devrait rejeter l'allégation des États-Unis sur cette base.

7.1259 Les Communautés européennes font valoir que la participation de la KfW au capital de Deutsche Airbus n'a pas conféré d'avantage à cette dernière. Elles conviennent avec les États-Unis que l'article 14 a) de l'Accord SMC offre des indications contextuelles pour déterminer si un avantage est conféré dans le contexte d'une prise de participation au capital social.[4333] Mais contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, les Communautés européennes font valoir que l'investissement de la KfW n'était pas incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en Allemagne car Daimler-Benz, "par l'intermédiaire de MBB", a aussi acquis des actions de Deutsche Airbus à cette époque et pour le même prix nominal par action. Les Communautés européennes soutiennent aussi que les éléments de preuve présentés par les États-Unis concernant la situation financière de MBB à l'époque de l'investissement sont dénués de pertinence pour une évaluation de l'aptitude de Deutsche Airbus à bénéficier d'un apport en capital. Selon les Communautés européennes, Deutsche Airbus était apte à bénéficier d'un apport en capital à l'époque considérée, comme le confirme l'achat simultané d'actions de Deutsche Airbus par Daimler-Benz *après* la restructuration de Deutsche Airbus.[4334]

[4329] États-Unis, réponse à la question n° 32 du Groupe spécial, paragraphe 212.
[4330] États-Unis, PCE, paragraphe 556.
[4331] CE, PCE, paragraphe 1212.
[4332] CE, PCE, paragraphe 1212.
[4333] Les Communautés européennes font valoir que la jurisprudence de l'Organe d'appel concernant la pertinence de l'article 14 pour l'interprétation de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC "ne préconise ni ne suggère une application mécanique, automatique et littérale des critères énoncés à l'article 14 à la question de la détermination de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b)". Cependant, les Communautés européennes indiquent également que dans le contexte d'une participation des pouvoirs publics au capital social d'une société, la notion d'"avantage" visée à l'article 1.1 b) suppose implicitement l'examen de la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés; CE, réponse à la question n° 101 du Groupe spécial, paragraphes 277 et 280.
[4334] CE, PCE, paragraphe 1217.

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

Le transfert à MBB en 1992 de la part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW

7.1260 Les Communautés européennes soutiennent que la vente par la KfW de ses 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus à MBB n'a pas conféré d'avantage à Deutsche Airbus, parce que le transfert des actions d'une société d'un actionnaire à un autre n'a pas de conséquence économique pour la société elle-même.[4335] De plus, les Communautés européennes font valoir que MBB, en tant qu'acheteur des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW (et donc bénéficiaire de la contribution financière alléguée), ne développait, construisait ou vendait pas de LCA d'Airbus en 1992 ni après.[4336] Selon les Communautés européennes, les États-Unis n'ont pas démontré comment l'acquisition d'actions de Deutsche Airbus aurait pu conférer un avantage à celle-ci, encore moins "comment la subvention (l'avantage) allégué(e) a été transféré(e) de MBB à "Deutsche Airbus" (qui construisait des LCA dans le passé) ou, plus pertinemment, à Airbus SAS, qui développe, construit et vend aujourd'hui des LCA qui, selon les allégations, ont des effets défavorables actuels pour les intérêts des États-Unis".[4337]

7.1261 En outre, les Communautés européennes soutiennent que le transfert des actions à MBB n'était pas en fait "à titre gracieux" comme l'allèguent les États-Unis. Elles mettent en avant des évaluations indépendantes des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW faites par **[***]** et soutiennent que le fait que la valeur de cette part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus en 1992 était inférieure à sa valeur initiale à l'époque où la KfW a souscrit à l'émission des actions n'indique pas qu'il y avait une subvention.

7.1262 Les Communautés européennes relèvent que l'une des conditions de la restructuration de 1989 était que, si la valeur des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW **[***]**.[4338] Puisque l'évaluation des 20 pour cent du capital faite par **[***]** en 1992 était inférieure à 505 millions de DM, les pouvoirs publics allemands ont donc acquis le droit de recevoir, en plus de la valeur **[[**RCES**]]** déterminée pour la part de 20 pour cent par **[***]**, un montant additionnel de **[[**RCES**]]**. Selon les Communautés européennes, les pouvoirs publics allemands, Daimler-Benz, MBB et Deutsche Airbus sont convenus qu'un montant de **[[**RCES**]]**, correspondant à la valeur des actions déterminée par **[***]**, plus un montant additionnel de **[[**RCES**]]**, serait versé par Deutsche Airbus conformément aux conditions du bon de récupération.[4339] Le transfert par la KfW de ses 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus à MBB n'a donc pas été effectué "à titre gracieux" et, selon les Communautés européennes, n'a pas conféré d'avantage à Deutsche Airbus.

7.1263 Les Communautés européennes soutiennent aussi que les États-Unis ont admis que la modification de l'Accord-cadre de 1989 intervenue en 1992 n'avait pas eu d'incidence sur la situation économique de Deutsche Airbus et que, puisque la vente à MBB des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW était un élément de l'Accord-cadre de 1989 et de la modification de 1992, on ne peut pas non plus estimer qu'elle a conféré un avantage à Deutsche Airbus.[4340] De plus, les Communautés européennes font valoir que, si le Groupe spécial devait constater que l'acquisition de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus par la KfW en 1989 était assimilable à un don accordé à Deutsche Airbus, il ne pourrait alors pas conclure que le transfert de cette participation

[4335] CE, PCE, paragraphe 1203; CE, DCE, paragraphe 600.
[4336] CE, PCE, paragraphe 1203.
[4337] CE, PCE, paragraphe 1203.
[4338] CE, PCE, paragraphe 1209.
[4339] CE, PCE, paragraphe 1209.
[4340] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 225 du Groupe spécial, paragraphe 208; faisant référence à: États-Unis, réponse à la question n° 32, paragraphes 209 à 211.

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

à MBB en 1992 constitue une deuxième subvention, car cela reviendrait à faire un double comptage.[4341]

c) Évaluation par le Groupe spécial

i) Contexte factuel additionnel de l'acquisition et de la vente ultérieure des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus par la KfW

7.1264 Avant d'entreprendre d'évaluer les arguments des parties, nous jugeons utile d'exposer des renseignements additionnels concernant les conditions auxquelles la KfW a initialement acquis les 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus en 1989 et les conditions auxquelles elle a finalement transféré cette participation à MBB en 1992. Comme nous l'avons précédemment indiqué, ces transactions étaient des éléments de la restructuration de Deutsche Airbus intervenue en 1989 dans le cadre de laquelle Daimler-Benz a acquis une participation majoritaire dans MBB et donc, indirectement, les 37,9 pour cent du capital d'Airbus Industrie détenus par Deutsche Airbus.

7.1265 Parallèlement à l'acquisition par Daimler-Benz d'une participation majoritaire dans le capital de MBB, MBB a accepté d'apporter des capitaux additionnels à Deutsche Airbus pour un montant approximatif de 1 milliard de DM.[4342] Également en parallèle à l'acquisition d'une part majoritaire du capital de MBB par Daimler-Benz, la KfW a consenti à un apport en capitaux en faveur de Deutsche Airbus pour un montant de 505 millions de DM, soit 20 pour cent du capital en circulation de Deutsche Airbus. En outre, les pouvoirs publics allemands sont convenus que, au cours de la période de dix ans sur laquelle la KfW était initialement censée conserver sa participation au capital de Deutsche Airbus, les éventuels bénéfices générés par Deutsche Airbus seraient utilisés, au moins sur les huit premières années, pour constituer des fonds propres pour Deutsche Airbus qui formeraient une réserve spéciale servant à dédommager cette dernière pour les pertes de change.[4343]

7.1266 Il a été initialement convenu entre les parties à l'Accord-cadre que la participation de la KfW au capital de Deutsche Airbus devait durer dix ans, MBB acceptant de racheter les 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus à la KfW au plus tard à la fin de 1999.[4344] Les parties à l'Accord-cadre étaient convenues que, **[***]**.[4345]

7.1267 En 1992, l'Accord-cadre a été modifié pour, entre autres, avancer à 1992 la date du rachat par MBB des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW et de disposer que le prix d'achat de cette participation **[***] [[**RCES**]]** millions de DM. Les Communautés européennes ont présenté des éléments de preuve donnant à penser que le montant de **[[**RCES**]]** millions de DM avait été négocié entre les pouvoirs publics allemands et MBB sur la base des avis de deux cabinets comptables indépendants, **[***]**, et que la valeur de la participation de la KfW à hauteur de 20 pour

[4341] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 225 du Groupe spécial, paragraphe 209.

[4342] Sur cette somme, 800 millions de DM devaient être apportés en espèces, 5 millions de DM devaient être fournis sous forme d'un apport en nature de la division des aéronefs de transport et des aéronefs commerciaux de MBB, et 195 millions de DM devaient consister en un versement spécial affecté à un fonds de réserve spécial afin de dédommager Deutsche Airbus pour les pertes de change par rapport au dollar EU. Selon l'Office fédéral allemand des cartels, sur le milliard de DM de capitaux additionnels apporté par MBB, 800 millions de DM étaient imputables à la participation de Daimler-Benz au capital social de MBB s'élevant à 993 millions de DM dans le cadre de son acquisition d'une part majoritaire du capital de MBB; *rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphes 125, 126 et 128.

[4343] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 132.

[4344] Comme on l'a déjà fait observer, l'Accord-cadre a été modifié en septembre 1989 pour avancer à 1996 la date à laquelle MBB était tenue de racheter les 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW, avant que cette date ne soit une fois encore avancée à 1992.

[4345] CE, PCE, paragraphe 1209; Accord-cadre; pièce EC-887 (RCES).

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

cent du capital de Deutsche Airbus en 1992 était de **[[**RCES**]]** millions de DM.[4346] Cela signifie que le prix de vente de **[[**RCES**]]** millions de DM négocié en 1992 représente **[*** [[**RCES**]] ***]**.

ii) Le transfert à MBB en 1992 de la part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW a-t-il été effectué "à titre gracieux"?

7.1268 Les États-Unis font valoir que tant l'acquisition des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus par la KfW que la revente ultérieure de cette participation à la société mère de Deutsche Airbus, MBB, sont des subventions spécifiques. Dans leur première communication écrite, les États-Unis ont indiqué que si le Groupe spécial devait constater que la revente par la KfW de ses 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus à MBB intervenue en 1992 était assimilable à un don d'un montant de 505 millions de DM, il ne serait pas nécessaire que le Groupe spécial détermine si l'acquisition initiale de ces 20 pour cent par la KfW en 1989 était également une subvention.[4347] En réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis ont ensuite expliqué que l'argument qu'ils avaient formulé dans leur première communication écrite était fondé sur des renseignements accessibles au public concernant l'achat et la revente ultérieure par la KfW de sa participation au capital de Deustche Airbus, parce que les Communautés européennes n'avaient communiqué aucun renseignement concernant le transfert effectué par la KfW en 1992 dans le cadre du processus visé à l'Annexe V.[4348] Selon les États-Unis, la déduction logique à tirer des renseignements accessibles au public était que les actions de Deutsche Airbus détenues par la KfW avaient été acquises en 1989 pour 505 millions de DM puis avaient été effectivement restituées à MBB sans faire l'objet d'un paiement. C'est pourquoi, selon les États-Unis, on pouvait considérer qu'en raison de cette restitution des actions sans contrepartie, la prise de participation initiale au capital social de Deutsche Airbus à hauteur de 505 millions de DM s'était transformée en un don pur et simple.[4349] Compte tenu de ces éléments, les États-Unis ont jugé qu'il serait inutile que le Groupe spécial formule une constatation séparée sur le point de savoir si l'acquisition d'actions de Deutsche Airbus par la KfW en 1989 constituait une subvention.

7.1269 Selon les États-Unis, si le Groupe spécial devait admettre l'affirmation ultérieure des Communautés européennes selon laquelle le transfert par la KfW de sa part de 20 pour cent du capital d'Airbus à MBB en 1992 a été effectué contre paiement (une affirmation que les États-Unis considèrent comme non étayée), alors le Groupe spécial devrait faire des constatations concernant tant l'acquisition initiale pour 505 millions de DM par la KfW d'une part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus que le transfert ultérieur de cette participation à MBB en 1992.[4350]

7.1270 Nous ne sommes pas persuadés que le transfert à MBB de la part du capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW intervenu en 1992 ait été effectué "à titre gracieux" comme l'allèguent les États-Unis. Nous fondons cette constatation factuelle sur les conditions de l'Accord-cadre, modifié en 1992, qui prévoyaient que le paiement à effectuer pour le transfert des actions était de **[[**RCES**]] [***]** de DM.[4351] Comme nous l'expliquons plus loin, nous ne sommes pas en mesure de calculer avec précision ce qu'aurait été la valeur actuelle, en 1992, **[*** [[**RCES**]] ***]**. Cependant, nous sommes certains que cette valeur aurait été supérieure à zéro. Nous ne pouvons donc pas conclure que le transfert par la KfW de ses 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus en 1992 a été effectué

[4346] Les éléments de preuve en question sont constitués d'une lettre, datée du 1er juillet 1992, du cabinet comptable **[***]** qui corrobore l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle **[***]** avait accepté un **[***[[**RCES**]]]**; CE, PCE, paragraphes 1208 et 1209; DCE, paragraphe 601; pièce EC-752 (RCES).
[4347] États-Unis, PCE, paragraphe 552, note de bas de page 668.
[4348] États-Unis, réponse à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 159.
[4349] États-Unis, réponse à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 159.
[4350] États-Unis, réponse à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 160.
[4351] Deuxième modification de l'Accord-cadre; pièce EC-889 (RCES).

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

"à titre gracieux", ou qu'on pourrait considérer qu'en raison de ce transfert, l'ensemble de la prise de participation initiale par la KfW au capital de Deutsche Airbus à hauteur de 505 millions de DM s'est transformée en un don.[4352] Dans ces conditions, il est nécessaire que nous examinions si l'acquisition d'une part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus par la KfW en 1989 *et* la revente de cette participation à MBB en 1992 constituent *chacune* une subvention spécifique accordée à Airbus.

7.1271 Nous examinerons tant la transaction de 1989 que celle de 1992 pour établir si l'on peut considérer que l'une ou l'autre s'apparente à une subvention, mais nous notons que les deux transactions sont liées l'une à l'autre et que cette circonstance devrait être prise en compte dans notre évaluation de chacune d'entre elles. Par exemple, pour évaluer si l'acquisition en 1989 par la KfW de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus constitue une subvention, nous prenons en considération non seulement le prix d'achat payé par la KfW (505 millions de DM) mais le fait que l'une des conditions auxquelles cette part a été acquise était que MBB, le seul autre actionnaire de Deutsche Airbus, était tenue de racheter cette participation à la KfW au plus tard en 1999 conformément à une formule particulière de fixation du prix destinée à **[***]**.[4353] De même, pour évaluer si le transfert par la KfW de sa part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus effectué en 1992 en faveur de MBB constitue une subvention, nous prenons en considération les modifications apportées aux conditions du bon de récupération en 1992 **[***]**.

iii) Acquisition par la KfW d'une part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus en 1989

7.1272 Nous considérons que l'acquisition par la KfW d'une part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus en 1989 constitue un transfert direct de fonds sous la forme d'une participation au capital social et qu'il s'agit donc d'une contribution financière conformément à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

7.1273 En ce qui concerne l'existence d'un avantage conféré par cette contribution financière, nous notons l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les États-Unis n'ont pas démontré comment une "subvention alléguée a été transférée à Airbus SAS pour accorder un avantage à la production de LCA dont les États-Unis allèguent qu'elle cause aujourd'hui des effets défavorables".[4354] Par là, à ce que nous croyons comprendre, les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas démontré comment un avantage conféré à Deutsche Airbus par la contribution financière "a été transmis" à Airbus SAS. Pour des raisons que nous exposons en détail ailleurs dans le présent rapport, nous rejetons les arguments des Communautés européennes selon lesquels il est nécessaire que les États-Unis démontrent d'une manière affirmative la "transmission" à Airbus SAS de l'avantage conféré par une contribution financière qui est accordée à Airbus GIE ou à l'un des partenaires d'Airbus (tel que Deutsche Airbus).[4355] En bref, si nous constatons que l'acquisition par la KfW de 20 pour cent des actions de Deutsche Airbus a conféré un avantage à cette dernière, nous considérons qu'elle aura conféré un avantage au consortium Airbus Industrie, et donc à Airbus SAS, sans que les États-Unis aient besoin d'établir d'une manière affirmative la "transmission" d'un avantage quelconque au consortium Airbus Industrie ou à Airbus SAS.

7.1274 S'agissant de la question de savoir si l'acquisition par la KfW d'une part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus a conféré un "avantage" à Deutsche Airbus, nous relevons que l'Accord

[4352] En outre, nous notons que cette créance a été liquidée par les pouvoirs publics allemands en 1998, en même temps que l'autre dette en souffrance au titre du bon de récupération, dans le cadre de la liquidation de la dette de 1998. *Voir* les paragraphes 7.1315 à 7.1322.

[4353] Telle qu'elle avait été initialement négociée, la date butoir pour le rachat de la participation de la KfW par MBB était 1999. La première modification apportée à l'Accord-cadre a changé cette date pour 1996 et la troisième modification apportée à l'Accord-cadre l'a changée une nouvelle fois, pour 1992.

[4354] CE, PCE, paragraphe 1212.

[4355] *Voir* les paragraphes 7.190 à 7.200 ci-dessus.

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

SMC n'indique pas à quel moment une contribution financière sous la forme d'une participation au capital social d'une société sera considérée comme conférant un "avantage" aux fins de l'article 1.1 b). Cependant, il est bien établi qu'une contribution financière confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) lorsque les conditions auxquelles la contribution financière a été accordée au bénéficiaire sont plus favorables que les conditions offertes au bénéficiaire sur le marché.[4356] Bien que l'article 14 de l'Accord SMC énonce des lignes directrices que les autorités chargées des enquêtes en matière de droits compensateurs doivent suivre lorsqu'elles calculent le montant de l'avantage conféré au bénéficiaire aux fins de la partie V de l'Accord SMC, l'Organe d'appel a estimé que l'article 14 constituait aussi un contexte pertinent pour l'interprétation de la notion d'"avantage" employée à l'article 1.1 b).[4357] L'article 14 a) de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "{U}ne prise de participation des pouvoirs publics au capital social d'une entreprise ne sera pas considérée comme conférant un avantage, à moins que la décision en matière d'investissement ne puisse être jugée incompatible avec la *pratique habituelle concernant les investissements* (y compris pour ce qui est de la fourniture de capital risque) *des investisseurs privés* sur le territoire de ce Membre."[4358]

7.1275 Les États-Unis comme les Communautés européennes conviennent que, pour évaluer si la prise de participation de la KfW a conféré un avantage à Deutsche Airbus, il est judicieux que nous examinions si cette prise de participation au capital social était compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en Allemagne.[4359] Notre approche de la question de l'avantage dans le contexte de l'acquisition de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus par la KfW consiste à nous demander si les États-Unis ont démontré qu'un investisseur privé raisonnable n'aurait pas fait cet investissement selon les mêmes modalités et conditions sur la base des renseignements disponibles à l'époque.

7.1276 Nous notons que la situation financière de Deutsche Airbus à l'époque de l'investissement de la KfW était extrêmement mauvaise. Pour l'exercice fiscal qui s'est terminé le 31 décembre 1988, Deutsche Airbus a fait état d'une perte de 270,1 millions de DM.[4360] Deutsche Airbus avait aussi accumulé des pertes sur les années antérieures qui, avec la perte de 1988, constituaient une perte totale de 3,37 milliards de DM. Les Communautés européennes elles-mêmes reconnaissent qu'à la fin des années 1980, "en dépit des perspectives commerciales favorables qui s'offraient à Deutsche Airbus (en particulier concernant le nombre de commandes reçues pour l'A320), divers facteurs

---

[4356] *Voir*, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 157 et 158; le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les semi-conducteurs pour mémoires RAM dynamiques (DRAM) en provenance de Corée* ("*États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM*"), WT/DS296/R, adopté le 20 juillet 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS296/AB/R, paragraphe 7.179; le rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée* ("*CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM*"), WT/DS299/R, adopté le 3 août 2005, paragraphes 7.173 à 7.175; le rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.256.

[4357] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 155.

[4358] Pas d'italique dans l'original.

[4359] États-Unis, PCE, paragraphes 554 et 555, 561 à 564; CE, PCE, paragraphe 1215; CE, réponse à la question n° 101 du Groupe spécial, paragraphe 280.

[4360] *Jahresabschluss 1988 Daimler-Benz Aerospace Airbus* (rapport de situation de Deutsche Airbus pour l'exercice financier 1988), pièce EC-886. La direction a fait observer que ce résultat (une amélioration par rapport à la perte de 778,6 millions de DM notifiée en 1987) était dû à la part de responsabilité assumée au prorata pour les pertes d'Airbus GIE (s'élevant à 336,6 millions de DM). Cependant, la direction a également fait observer que le chiffre de 1988 représentait une amélioration de 160,7 millions de DM en raison de l'annulation par les pouvoirs publics allemands des remboursements au titre de l'AL/FEM.

externes et internes, et spécialement l'effondrement complet de la valeur du dollar EU, ont conduit Deutsche Airbus au bord de la faillite".[4361] Afin d'éviter toute insolvabilité, Deutsche Airbus se prévalait d'une disposition de la législation allemande qui permettait aux créanciers de renoncer au paiement de créances garanties par l'État dans la mesure nécessaire pour limiter les pertes de la société au montant du capital souscrit.[4362]

7.1277 Nous notons en outre des éléments de preuve indiquant que les pouvoirs publics allemands avaient, à leurs propres dires, cherché à obtenir des capitaux privés pour Deutsche Airbus depuis un certain nombre d'années avant 1989.[4363] Selon les pouvoirs publics allemands, Daimler-Benz était le seul investisseur privé qu'il était possible de mobiliser pour gérer Deutsche Airbus au plan industriel à long terme tout en acceptant une réduction simultanée de l'aide financière de l'État.[4364] Dans une déclaration faite en 1988 annonçant la restructuration prévue de Deutsche Airbus, le Ministère allemand de l'économie a fait observer que les pouvoirs publics allemands assumaient actuellement tous les risques relatifs à Deutsche Airbus du fait des garanties qu'ils accordaient pour les coûts des programmes A300 et A310 et a indiqué que son objectif stratégique global était à long terme de transférer au secteur privé la gestion et les risques liés aux opérations de Deutsche Airbus.[4365] En réponse à une question du Parlement sur les raisons pour lesquelles les propres négociations de MBB avec des investisseurs privés potentiels n'avaient pas débouché sur l'acquisition par un investisseur privé d'une part du capital de MBB/Deutsche Airbus, les pouvoirs publics allemands ont expliqué que, si les perspectives de ventes de Deutsche Airbus s'étaient "considérablement améliorées" sur les 20 années depuis son établissement, la production d'aéronefs civils comportait des risques substantiels (puisque le capital investi ne peut généralement être amorti que sur des projets d'une durée allant jusqu'à 20 ans), ainsi que des facteurs tels que les risques de change.[4366] En outre, les déclarations du Ministère allemand de l'économie indiquent qu'il considérait que la part de marché relativement faible détenue par Airbus Industrie à l'époque, à laquelle s'ajoutaient les risques liés aux devises, continuerait d'être une source de difficultés pour la rentabilité future de Deutsche Airbus.[4367]

7.1278 Les Communautés européennes rejettent les arguments des États-Unis selon lesquels l'acquisition par la KfW en 1989 de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en Allemagne. Selon les Communautés européennes, la nature commerciale de la prise de participation au capital social de l'entreprise par la KfW est clairement démontrée par le fait que Daimler-Benz a aussi acheté une participation au capital de Deutsche Airbus "aux mêmes conditions que la KfW".[4368] Autrement dit, les Communautés européennes font valoir que Daimler-Benz est un "investisseur privé" approprié dont l'acquisition "par l'intermédiaire de MBB" d'une participation au capital de Deutsche Airbus selon les mêmes modalités et conditions que l'investissement de la KfW démontre que cet investissement était compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en Allemagne et qu'il n'a donc pas conféré d'avantage à Deutsche Airbus.

7.1279 Les Communautés européennes fondent apparemment leur argument selon lequel Daimler-Benz a investi dans le capital de Deutsche Airbus "par l'intermédiaire de MBB" selon les

---

[4361] CE, PCE, paragraphe 1177.

[4362] Les banques créancières avaient renoncé à des créances sur Deutsche Airbus d'une valeur de 2,92 milliards de DM; *Jahresabschluss 1988 Daimler-Benz Aerospace Airbus*, pièce EC-886, notes 9 et 13.

[4363] BT-Drs 11/4375 (Réponse du gouvernement allemand à une question du Parlement), pièce US-14.

[4364] BT-Drs 11/4375 (Réponse du gouvernement allemand à une question du Parlement), pièce US-14.

[4365] *Handelsblatt* n° 212, 3 novembre 1988, page 24 "Daimler-Benz-MBB/Statement of the German Federal Ministry of Economics on the Restructuring of the Aviation Industry", pièce US-259.

[4366] BT-Drs 11/4375 (Réponse du gouvernement allemand à une question du Parlement), pièce US-14.

[4367] *Handelsblatt* n° 212, 3 novembre 1988, page 24 "Daimler-Benz-MBB/Statement of the German Federal Ministry of Economics on the Restructuring of the Aviation Industry", pièce US-259.

[4368] CE, PCE, paragraphe 276.

mêmes modalités et conditions que la KfW sur le fait que, conformément à l'Accord-cadre, MBB était convenue que, sur les 993 millions de DM qu'elle avait reçus de Daimler-Benz (comme prix de souscription des 258 millions d'actions de MBB nouvellement émises), elle utiliserait 800 millions de DM pour acheter 294 millions d'actions nouvellement émises de Deutsche Airbus.[4369] Nous rappelons que l'Accord-cadre prévoyait que i) MBB apporterait 800 millions de DM en capitaux à Deutsche Airbus pour acheter 294 millions d'actions nouvellement émises (pour une valeur nominale de 2,72 DM par action) et ii) la KfW participerait au capital de Deutsche Airbus à hauteur de 505 millions de DM en achetant 186 millions d'actions de Deutsche Airbus nouvellement émises (pour une valeur nominale de 2,72 DM par action). Nous croyons comprendre que c'est sur la base de l'analyse qui précède que les Communautés européennes soutiennent que la KfW et Daimler-Benz "par l'intermédiaire de MBB" ont investi dans Deutsche Airbus selon les mêmes modalités et conditions. Nous ne sommes pas convaincus par cette analyse.

7.1280 Le fait que Daimler-Benz a versé 993 millions de DM pour acquérir 258 millions d'actions de MBB nouvellement émises donne à penser qu'elle a payé 3,849 DM par action de MBB. Comme on l'a mentionné auparavant, MBB possédait Deutsche Airbus, en plus d'importantes activités dans les technologies de défense menées par l'intermédiaire d'autres filiales de MBB. MBB était tenue d'apporter 800 millions de DM en capital à Deutsche Airbus, en contrepartie de l'émission par cette dernière de 294 millions d'actions octroyées à MBB, mais il n'y a pas d'élément de preuve donnant à penser que Daimler-Benz, en payant 3,489 DM par action de MBB nouvellement émise, pourrait être réputée (sur la base des évaluations relatives des opérations de Deutsche Airbus et de celles des autres filiales de MBB) avoir ainsi indirectement versé l'équivalent de 2,72 DM par action pour les actions nouvellement émises de Deutsche Airbus. Les conditions de la prise de participation de MBB au capital de Deutsche Airbus en vertu de l'Accord-cadre représentent un apport de fonds de MBB négocié aux fins de constituer une assise financière pour Deutsche Airbus dans le cadre du dispositif de restructuration. Elles n'indiquent pas la valeur de la filiale de MBB, Deutsche Airbus, par rapport aux autres filiales de cette société, ni le prix qu'un investisseur privé indépendant aurait été prêt à payer pour acquérir directement des actions de Deutsche Airbus.

7.1281 Nous rejetons l'argument des Communautés européennes selon lequel l'acquisition en 1989 par la KfW de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus était compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements d'un investisseur privé en Allemagne parce que Daimler-Benz a investi dans Deutsche Airbus selon les mêmes modalités et conditions que la KfW. Premièrement, nous ne pouvons pas mettre sur le même pied l'investissement direct de la KfW dans Deutsche Airbus et l'investissement indirect de Daimler-Benz dans Deutsche Airbus du fait de son acquisition d'une participation majoritaire au capital de MBB. La transaction que les Communautés européennes qualifient d'investissement de Daimler-Benz dans Deutsche Airbus "par l'intermédiaire de MBB" était, en fait, une transaction par laquelle Daimler-Benz a acquis une participation majoritaire dans MBB, la société mère de Deutsche Airbus, et non pas des actions de Deutsche Airbus. Nous notons à cet égard que MBB n'était pas simplement une holding pour Deutsche Airbus. À l'époque, MBB était la plus grande entreprise de l'industrie aérospatiale et de défense de l'Allemagne de l'Ouest, avec des activités *à la fois* dans le secteur de l'aérospatiale et dans celui de la défense. Les activités de MBB dans le domaine des technologies de défense étaient rentables, ses activités dans le domaine de l'aérospatiale (à savoir Deutsche Airbus) ne l'étaient pas.[4370] L'acquisition d'actions de MBB par

[4369] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 128. Rapport annuel consolidé, pièce US-267, page 51. MBB a aussi accepté d'accorder 5 000 000 de DM supplémentaires à Deutsche Airbus sous forme d'apport en nature de l'une de ses filiales en activité pour une valeur comptable de 5 000 000 de DM; *rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 126.

[4370] Les États-Unis soutiennent qu'à l'époque de l'investissement de Daimler-Benz dans MBB, environ 75 pour cent du chiffre d'affaires total de MBB et 100 pour cent de ses bénéfices étaient générés par ses activités non liées à Airbus; États-Unis, réponse à la question n° 156 du Groupe spécial, paragraphe 138.

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

Daimler-Benz n'était pas la même chose, au plan juridique comme au plan économique, que l'acquisition d'actions de Deutsche Airbus par la KfW.

7.1282 Nous considérons aussi que, aux fins d'évaluer si la décision d'investissement des pouvoirs publics peut être jugée incompatible avec la pratique habituelle des investisseurs privés, toute comparaison des modalités et conditions selon lesquelles les pouvoirs publics et un investisseur privé investissent chacun dans une société devrait prendre en compte les différentes obligations contractées par les parties respectives à l'occasion de ces investissements. Lorsqu'on examine les modalités spécifiques de l'investissement de la KfW, il nous apparaît clairement que l'on ne peut absolument pas considérer que Daimler-Benz a investi dans Deutsche Airbus selon les mêmes modalités et conditions que la KfW. L'Accord-cadre prévoyait que les pouvoirs publics allemands donneraient pour instruction à la KfW d'acquérir la part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus et que MBB acquerrait cette participation de la KfW à une date spécifique.[4371] Autrement dit, il était envisagé dès le départ que la prise de participation au capital social de l'entreprise par la KfW serait temporaire. À l'époque à laquelle la KfW a acquis les 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus, que nous estimons être l'époque pertinente aux fins d'évaluer si la décision d'investissement était compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés, la part du capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW devait être rachetée par MBB au bout de dix ans (à savoir avec effet à compter de la fin de 1999 au plus tard) selon une évaluation convenue de cette participation sur la base du marché à cette époque, **[***]**. En outre, les pouvoirs publics allemands étaient convenus que pendant tout le temps où la KfW était initialement censée conserver sa participation au capital de Deutsche Airbus, les éventuels bénéfices générés par Deutsche Airbus seraient utilisés, durant au moins les huit premières années sur les dix ans de l'investissement, d'abord pour constituer une assise financière pour Deutsche Airbus et une réserve spéciale pour dédommager Deutsche Airbus des pertes de change. Compte tenu de tout ce qui précède, il est inconcevable à nos yeux qu'on puisse estimer que Daimler-Benz a investi dans Deutsche Airbus selon les mêmes modalités et conditions que la KfW, ou que la décision d'investissement de la KfW était compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en Allemagne compte tenu de l'investissement de Daimler-Benz dans Deutsche Airbus "par l'intermédiaire de MBB".

7.1283 Les Communautés européennes ont également présenté divers arguments tout au long de leurs communications qui donnent à penser que les investissements de la KfW et de Daimler-Benz "ont eu lieu *à la suite de* la restructuration financière de Deutsche Airbus".[4372] Selon les Communautés européennes, à condition que, *à la suite d'*une restructuration financière, des pouvoirs publics injectent des capitaux aux mêmes conditions qu'un investisseur privé, l'apport de fonds ne confère pas d'avantage à la société bénéficiaire, au sens de l'article 1.1 b).[4373] Par conséquent, les Communautés européennes font valoir que i) les conditions auxquelles Daimler-Benz, par l'intermédiaire de sa filiale MBB, a investi dans Deutsche Airbus correspondent aux conditions auxquelles un investisseur privé était disposé à apporter de l'argent frais dans Deutsche Airbus qui venait d'être restructurée au plan financier, et ii) le fait que la KfW a payé le même prix que Daimler-Benz pour les actions nouvellement émises de cette même Deutsche Airbus restructurée confirme la compatibilité de cette participation au capital social de l'entreprise avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés.

7.1284 À notre avis, il ne convient pas d'aborder la question de savoir si la prise de participation au capital social de la société par la KfW a conféré un avantage à Deutsche Airbus en traitant cette transaction comme une prise de participation au capital d'une Deutsche Airbus *restructurée* (à savoir

[4371] Accord-cadre, pièce EC-887 (RCES).

[4372] CE, DCE, paragraphe 608 (pas d'italique dans l'original); *voir aussi* CE, réponse à la question n° 188 du Groupe spécial, paragraphes 170 et 171.

[4373] CE, réponse à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 273.

comme une transaction qui a eu lieu *postérieurement* à la restructuration de Deutsche Airbus). L'investissement de la KfW faisait partie intégrante de la restructuration de Deutsche Airbus telle qu'elle était prévue dans l'Accord-cadre et telle qu'elle avait été définie par les pouvoirs publics allemands.[4374] Il est clair à nos yeux que Daimler-Benz n'aurait pas du tout investi dans Deutsche Airbus s'il n'y avait pas eu le dispositif de restructuration (dont un élément était l'investissement de la KfW, d'autres éléments importants étant le programme d'assurance contre le risque de pertes de change et le rééchelonnement de la dette de Deutsche Airbus).[4375] Daimler-Benz a accepté d'investir dans Deutsche Airbus *à condition que* les pouvoirs publics allemands i) restructurent les obligations existantes relatives à la dette de Deutsche Airbus, en renvoyant à un avenir lointain le remboursement de leurs créances, ii) acceptent d'assumer une part du risque de change pesant sur Deutsche Airbus au moyen d'un programme d'assurance, et iii) injectent des capitaux additionnels dans Deutsche Airbus pour (une période initialement envisagée de) dix ans, tout en acceptant de renoncer à leurs droits au paiement de dividendes sur les bénéfices durant les huit premières années de cet investissement, pour que Deutsche Airbus reconstitue son assise financière.[4376]

7.1285 Les Communautés européennes elles-mêmes reconnaissent que, si les pouvoirs publics allemands avaient exigé de Daimler-Benz qu'elle assume intégralement les obligations de remboursement de Deutsche Airbus et la dette garantie par l'État, ni Daimler-Benz ni aucun autre acheteur n'aurait acheté Deutsche Airbus.[4377] Cependant, les Communautés européennes soutiennent également que le comportement des pouvoirs publics allemands était compatible avec celui d'un investisseur rationnel placé dans des circonstances similaires; c'est-à-dire qu'ils ont agi pour réduire au minimum leurs pertes "tout en faisant certains apports pour rééquilibrer la valeur des actifs et du passif de Deutsche Airbus".[4378] Les Communautés européennes font donc valoir que les États-Unis n'ont pas établi que la restructuration de 1989 était incompatible avec la pratique d'un créancier privé de Deutsche Airbus se trouvant dans une situation similaire, confronté à l'imminente insolvabilité d'une société débitrice.

7.1286 Nous formulons les observations suivantes au sujet de cet argument. Premièrement, nous notons que les Communautés européennes n'ont communiqué aucun élément de preuve pour l'étayer; par exemple des évaluations objectives, faites à cette époque, des perspectives qui s'offraient aux pouvoirs publics allemands de réduire au minimum leurs pertes et/ou de maximiser leur retour sur investissement si Deutsche Airbus devait être restructurée de la manière décrite et non pas liquidée. Deuxièmement, nous ne comprenons pas, au vu des éléments de preuve dont nous sommes saisis, comment les conditions de la restructuration auraient pu permettre de réduire au minimum les pertes des pouvoirs publics allemands et/ou de maximiser leur retour sur investissement en tant que principal

---

[4374] *Handelsblatt* n° 212, 3 novembre 1988, page 24 "Daimler-Benz-MBB/Statement of the German Federal Ministry of Economics on the Restructuring of the Aviation Industry", pièce US-259. Nous relevons que les Communautés européennes reconnaissent ailleurs dans leurs communications que la prise de participation à hauteur de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus par la KfW *fait partie du* dispositif de restructuration de 1989; CE, réponse à la question n° 187, paragraphes 152 et 158.

[4375] Il est dit ce qui suit dans le rapport de l'Office fédéral des cartels: "Daimler-Benz a lié sa participation au capital de MBB à une série d'engagements de la part des pouvoirs publics fédéraux, qui *limitent fortement le risque éventuel pour Daimler-Benz qui va de pair avec l'acquisition de la part d'Airbus revenant à l'Allemagne*", pièce US-30, paragraphe 129 (pas d'italique dans l'original). Dans une réponse du gouvernement allemand à une question du Parlement concernant les autres options possibles pour lever des fonds supplémentaires en faveur de Deutsche Airbus, le gouvernement a dit ce qui suit: "Daimler-Benz est la seule société qu'il était possible de mobiliser pour gérer le programme Airbus au plan industriel à long terme tout en acceptant une réduction simultanée de l'aide financière de l'État"; BT-Drs 11/4375 (Réponse du gouvernement allemand à une question du Parlement), pièce US-14.

[4376] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 132.

[4377] CE, réponse à la question n° 187 du Groupe spécial, paragraphe 163.

[4378] CE, réponse à la question n° 187 du Groupe spécial, paragraphe 164.

créancier d'une Deutsche Airbus en proie à des difficultés financières. Dans le cadre du dispositif de restructuration, les pouvoirs publics allemands ont réglé la dette bancaire en souffrance de Deutsche Airbus, rééchelonné sa dette envers l'État conformément au **[***]** "bon de récupération", accordé à Deutsche Airbus un prêt additionnel de 165 millions de DM pour financer la production de l'A320, établi un programme d'assurance contre les pertes de change (pour lequel les pouvoirs publics allemands avaient soit affecté environ 4,1 milliards de DM de crédits dans le budget fédéral, soit inclus cette provision dans leurs estimations de planification afin de couvrir leurs obligations prévues sur la période allant de 1989 à 2000)[4379] et apporté des capitaux additionnels à Deutsche Airbus pour une période (initialement envisagée) de dix ans. Dans une déclaration faite en 1988 annonçant la restructuration prévue de Deutsche Airbus, le Ministère allemand de l'économie a fait observer que les pouvoirs publics allemands assumaient actuellement tous les risques relatifs à Deutsche Airbus du fait des garanties qu'ils accordaient pour les coûts des programmes A300 et A310 et a indiqué que son objectif stratégique global était à long terme de transférer au secteur privé la gestion et les risques liés aux opérations de Deutsche Airbus.[4380] Le Ministère a également dit que la poursuite de cet objectif global, placer progressivement Deutsche Airbus sous la gestion et la responsabilité du secteur privé, "justifi[ait] maintenant un gros effort financier supplémentaire" pour le réaliser.[4381] Les conditions du dispositif de restructuration de 1989 et les observations des pouvoirs publics allemands paraissent correspondre beaucoup plus à l'octroi par des pouvoirs publics d'un dernier train de mesures d'aide pour réduire la dépendance d'une société à l'égard du subventionnement sur le long terme qu'à une tentative d'un créancier principal d'une société en proie à des difficultés financières pour réduire au minimum ses pertes et/ou maximiser son retour sur investissement.

7.1287 Enfin, nous considérons que l'argument des Communautés européennes selon lequel les États-Unis n'ont pas démontré que la restructuration de 1989 était incompatible avec la pratique d'un créancier privé de Deutsche Airbus placé dans une situation similaire, confronté à l'insolvabilité imminente d'une société débitrice, est dénué de pertinence pour les arguments des États-Unis concernant l'"avantage". Les États-Unis ne font pas valoir que la participation au capital social de la société par la KfW est une subvention parce qu'elle fait partie du dispositif de restructuration de 1989. À ce que nous croyons comprendre, ils ne font pas non plus valoir que le dispositif de restructuration de 1989 dans son ensemble constitue une subvention.[4382] Les États-Unis font valoir qu'aucun investisseur privé n'aurait investi dans Deutsche Airbus à l'époque considérée et que l'investissement de la KfW était donc incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés et qu'il conférait un avantage à Deutsche Airbus au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes se sont efforcées de réfuter l'argument des États-Unis en démontrant que l'investissement de la KfW n'était pas incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés parce qu'un investisseur privé, à savoir Daimler-Benz, avait investi dans Deutsche Airbus à la même époque et selon les mêmes modalités et conditions que la KfW. C'était en réponse à l'argument avancé par les Communautés européennes à titre de réfutation que les États-Unis ont affirmé que l'investissement de Daimler-Benz était lié à la restructuration d'une manière qui limitait fortement le risque de l'investissement pour Daimler-Benz, et que donc son investissement ne pouvait pas être considéré comme un point de repère du marché aux fins d'évaluation de l'existence d'un avantage.[4383] Dans le contexte d'une réponse à l'argument

[4379] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 131.

[4380] *Handelsblatt* n° 212, 3 novembre 1988, page 24 "Daimler-Benz-MBB/Statement of the German Federal Ministry of Economics on the Restructuring of the Aviation Industry", pièce US-259.

[4381] *Handelsblatt* n° 212, 3 novembre 1988, page 24 "Daimler-Benz-MBB/Statement of the German Federal Ministry of Economics on the Restructuring of the Aviation Industry", pièce US-259.

[4382] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 187 du Groupe spécial, paragraphe 133.

[4383] Les États-Unis ont clairement indiqué ce qui suit: "la pertinence du fait que la prise de participation de la KfW au capital de la société faisait partie du train de mesures d'aide plus générales en faveur de Deutsche Airbus est qu'il sape les efforts déployés par les Communautés européennes pour utiliser

avancé par les Communautés européennes à titre de réfutation, il n'est pas nécessaire que les États-Unis établissent que le comportement des pouvoirs publics allemands au regard du dispositif de restructuration de 1989 dans son ensemble était incompatible avec celui d'un créancier privé de Deutsche Airbus se trouvant dans une situation similaire.

7.1288 Nous rejetons donc l'argument des Communautés européennes selon lequel l'investissement de la KfW dans Deutsche Airbus était compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés parce que Daimler-Benz avait investi dans Deutsche Airbus, "par l'intermédiaire de MBB", selon les mêmes modalités et conditions que la KfW. Compte tenu des éléments de preuve montrant que Deutsche Airbus était dans une situation financière périlleuse à l'époque de l'investissement de la KfW, qu'elle aurait été très exposée aux fluctuations défavorables du taux de change du dollar EU par rapport au DM si les pouvoirs publics n'avaient pas mis en place un programme de garantie du taux de change, qu'elle dépendait fortement de l'aide des pouvoirs publics au moins pour le court à moyen terme, des éléments de preuve montrant que, si les perspectives de ventes d'Airbus Industrie s'amélioraient, sa rentabilité future demeurerait "difficile" en raison de la relative faiblesse (20 pour cent) de sa part de marché, et qu'elle était incapable d'attirer des investissements privés si les pouvoirs publics n'investissaient pas dans la société et si sa dette à l'égard de l'État n'était pas rééchelonnée, nous sommes convaincus que la décision d'investissement de la KfW était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en Allemagne, parce que aucun investisseur privé recherchant un taux de rentabilité raisonnable pour son investissement n'aurait pris la participation au capital de Deutsche Airbus que la KfW a acquise. Nous constatons donc que l'acquisition par la KfW de 20 pour cent des actions de Deutsche Airbus a conféré un "avantage" à Deutsche Airbus au sens de l'article 1.1 b) et constitue donc une subvention accordée à Deutsche Airbus.[4384]

7.1289 Pour les raisons exposées plus haut, nous concluons que l'acquisition en 1989 par la KfW d'une part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus était une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC, qui a conféré un avantage à Deutsche Airbus au sens de l'article 1.1 b), et constitue donc une subvention accordée au consortium Airbus Industrie et à Airbus SAS.

7.1290 Les États-Unis font valoir que l'acquisition par la KfW d'une part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus est une subvention spécifique accordée à Airbus au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'il s'agissait de l'exercice par les pouvoirs publics allemands du pouvoir discrétionnaire d'apporter des fonds propres à une seule société, Deutsche Airbus, dans le cadre d'un train de mesures d'aide plus générales en faveur de cette société.[4385] Bien que les États-Unis n'aient pas indiqué d'alinéa particulier de l'article 2 comme base de leur allégation, nous croyons comprendre au vu de la nature de l'argument qu'ils avancent que leur allégation est fondée sur l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les éléments de preuve présentés par les États-Unis au sujet des conditions de l'investissement de la KfW dans Deutsche Airbus et des dispositions relatives à la restructuration de 1989 confirment plus généralement leur affirmation selon laquelle l'investissement de la KfW dans Deutsche Airbus était explicitement limité à Deutsche Airbus et était donc "spécifique" au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes ne contestent pas l'allégation des États-Unis. Nous

---

l'investissement de Daimler dans MBB (la société mère de Deutsche Airbus) comme point de repère du marché. Daimler n'aurait pas fait son investissement sans le train de mesures d'aide qui incluait la prise de participation au capital social de l'entreprise en cause". États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 187, paragraphe 129. *Voir aussi* États-Unis, réponse à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphe 141.

[4384] Nous avons formulé nos conclusions factuelles sans tirer de déductions, logiques ou défavorables, du fait que les Communautés européennes n'ont pas communiqué les renseignements demandés dans les questions n° 46, 73 à 76, 77 et 85 à 90 du facilitateur visé à l'Annexe V, pièce US-4 (RCC). Nous jugeons inutile de dire si le Groupe spécial aurait été en droit de tirer de telles déductions.

[4385] États-Unis, PCE, paragraphe 548.

constatons donc que l'acquisition en 1989 par la KfW d'une part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus constitue une subvention spécifique accordée à Airbus SAS.

iv) Transfert à MBB par la KfW de sa part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus en 1992

7.1291 Nous passons à présent à l'allégation des États-Unis selon laquelle l'acquisition en 1992 par MBB des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW était aussi une subvention. Nous allons tout d'abord examiner si le transfert par la KfW de ses actions de Deutsche Airbus à MBB est une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. L'Organe d'appel a indiqué que le terme "fonds" figurant à l'article 1.1 a) 1) i) recouvrait non seulement l'"argent" mais aussi les ressources financières et les autres créances financières de manière plus générale.[4386] Nous considérons que les actions d'une société sont des créances financières ouvrant droit à un flux de revenus (sous la forme de dividendes versés sur les bénéfices de la société) et à une part du capital de la société au moment de sa liquidation. Par conséquent, nous considérons que les actions d'une société entrent dans le champ sémantique du terme "fonds" employé à l'article 1.1 a) 1) i) et qu'un transfert d'actions entre dans le champ sémantique de l'expression "transfert direct de fonds". Nous concluons donc que le transfert à MBB par la KfW des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus qu'elle détenait était une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) i).

7.1292 Notre approche de la question de l'avantage dans le contexte du transfert à MBB par la KfW de sa participation de 20 pour cent au capital de Deutsche Airbus consiste à se demander si les conditions de ce transfert sont plus favorables pour MBB que celles qui auraient été offertes sur le marché. Pour autant qu'elles le soient, alors la contribution financière en question (c'est-à-dire le transfert par la KfW de ses 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus) aura conféré un avantage à MBB au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.1293 Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas établi *prima facie* que le transfert par la KfW de sa participation de 20 pour cent au capital de Deutsche Airbus avait conféré un avantage à Deutsche Airbus ou à Airbus. Selon les Communautés européennes, les États-Unis n'ont pas démontré si et comment tel ou tel avantage allégué conféré par une subvention avait été transmis de MBB à Deutsche Airbus, à titre d'ancien constructeur de LCA, ou par là même à Airbus SAS, en tant que constructeur actuel de LCA. Les Communautés européennes font valoir que ni en 1992, ni ultérieurement, MBB n'a développé, produit ou vendu de LCA.[4387] En outre, elles soutiennent que, du point de vue de Deutsche Airbus, le transfert de ses actions d'un actionnaire (à savoir la KfW) à un autre (à savoir MBB) n'a pas de conséquence économique.[4388]

7.1294 Nous relevons qu'avant 1989, le développement et la production en série relevant de la partie du consortium Airbus revenant à l'Allemagne *étaient* exécutés par MBB au nom de Deutsche Airbus.[4389] Même si l'on admet l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la société MBB ne développait, produisait ou vendait pas elle-même de LCA à compter de 1992, nous ne sommes pas convaincus par l'affirmation selon laquelle les États-Unis doivent démontrer que tel ou tel avantage conféré à MBB par le transfert à cette dernière des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW a été transmis à Deutsche Airbus et, en fin de compte, à Airbus SAS. Nous rappelons que, avant l'investissement de la KfW dans Deutsche Airbus en 1989, Deutsche

[4386] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 250.
[4387] CE, PCE, paragraphe 1203.
[4388] CE, PCE, paragraphe 1203.
[4389] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 116. L'Office fédéral allemand des cartels fait observer que les subventions accordées par les pouvoirs publics fédéraux allemands à Deutsche Airbus ont été *transmises* à MBB et Dornier; *rapport de la Monopolkommission*, pièce EC-30, paragraphe 118.

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

Airbus était une filiale à 100 pour cent de MBB. MBB a conservé ultérieurement une participation de 80 pour cent dans Deutsche Airbus jusqu'en 1992, quand elle a racheté les 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW et que Deutsche Airbus est redevenue une filiale à 100 pour cent de MBB. Comme nous l'avons expliqué précédemment, le rachat par MBB des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus a été exécuté à seule fin de faciliter la restructuration de Deutsche Airbus. Il ne fait donc aucun doute qu'il était intrinsèquement lié à la capacité de cette dernière de poursuivre ses activités dans le secteur des LCA. Quand, plus tard, en 1992, Dasa, la filiale de Daimler-Benz spécialisée dans l'industrie aérospatiale, a absorbé MBB, Deutsche Airbus est devenue filiale à 100 pour cent de Dasa. Depuis, celle-ci a été la maison mère de Deutsche Airbus et, à la suite de la réorganisation du consortium Airbus en 2000, actionnaire de contrôle d'EADS. Ainsi, compte tenu de ces faits, nous estimons que, à moins que les Communautés européennes ne démontrent que la contribution financière qui, selon les allégations, a conféré un avantage à MBB était sans rapport avec la production de LCA Airbus, MBB ainsi que Deutsche Airbus devraient être considérées comme un producteur de LCA Airbus aux fins de notre analyse de l'existence d'une subvention dans le cadre de l'Accord SMC.[4390]

7.1295 S'agissant de notre détermination de l'existence d'un avantage conféré par le transfert à MBB en 1992 des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW, nous avons déjà indiqué que nous étions convaincus que ce transfert n'avait pas été effectué "à titre gracieux". Cependant, le fait qu'un paiement a été fait en faveur de la KfW pour ce transfert ne signifie pas nécessairement que ce transfert n'a pas conféré d'avantage: la question de savoir si cela a été ou non le cas dépend du point de savoir si les conditions du transfert correspondaient à ce qui aurait pu être obtenu sur le marché.

7.1296 Nous relevons que le prix auquel la KfW a vendu sa participation de 20 pour cent au capital de Deutsche Airbus était constitué de deux éléments. Le premier était la valeur convenue des actions au 1er janvier 1992, déterminée par deux cabinets comptables indépendants selon une méthode fondée sur le marché. Le deuxième était le **[***]**. Ce prix devait être payé, **[*** [[**RCES**]] ***]**.[4391] Nous rappelons la nature **[***]** de la dette de Deutsche Airbus exigible conformément au bon de récupération; à savoir, cette dette était remboursable **[***]**. En outre, **[***]**.[4392]

7.1297 Étant donné le **[***]**, il est nécessaire que nous évaluions si le montant principal de **[[**RCES**]]** de DM de **[***]** de Deutsche Airbus était équivalent à la valeur sur le marché des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW. Bien que nous ne puissions pas parvenir à une estimation précise, nous ne doutons pas que la valeur actuelle en 1992 du montant principal de **[[**RCES**]]** de DM de **[***]** de Deutsche Airbus aurait été largement déduite de sa valeur nominale compte tenu du fait que les remboursements ne seraient pas exigibles avant 2001 et, en tout état de cause, seraient subordonnés aux bénéfices annuels avant impôt de Deutsche Airbus et seraient effectués en utilisant 40 pour cent desdits bénéfices. De fait, nous estimons que le montant principal

---

[4390] *Voir*, pour d'autres éléments sur la question de la transmission, notre discussion générale et nos conclusions exposées aux paragraphes 7.190 à 7.200 ci-dessus.

[4391] En réponse à une question du Groupe spécial demandant pourquoi ou comment Deutsche Airbus assumait des obligations qui incombaient apparemment à MBB en tant qu'acheteur d'actions de Deutsche Airbus auprès de la KfW, les Communautés européennes ont répondu que, à la suite de l'annulation du mécanisme de garantie du taux de change par les pouvoirs publics allemands en 1992, les parties sont convenues de modifier certaines dispositions relatives au remboursement, y compris les conditions du bon de récupération, et de transférer les 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW en échange de l'engagement pris par Deutsche Airbus de payer le prix d'achat convenu en vertu du bon de récupération modifié, afin de "maintenir l'équilibre des droits et obligations négocié dans l'accord de restructuration de 1989"; CE, réponse à la question n° 192 du Groupe spécial, paragraphe 190.

[4392] Deuxième modification de l'Accord-cadre daté du 23 mars 1989, datée du 14 juillet 1992; pièce EC-888 (RCES).

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

de **[[**RCES**]]** de DM de **[***]** de Deutsche Airbus aurait été inférieur à la valeur de rachat établie des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus, soit **[[**RCES**]]** de DM. Nous considérons donc que le transfert à MBB par la KfW des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus qu'elle détenait a été effectué à des conditions considérablement plus favorables pour MBB que celles du marché et qu'il a donc conféré un avantage à MBB. Notre conclusion à cet égard est confirmée par les éléments de preuve relatifs au contexte dans lequel le transfert de 1992 s'est déroulé.

7.1298 Comme nous l'avons noté dans notre discussion du contexte de la restructuration du capital de Deutsche Airbus, la prise de participation au capital social de Deutsche Airbus par la KfW, limitée dans le temps, était un élément d'un vaste plan de restructuration de Deutsche Airbus qui visait à déplacer progressivement les risques liés à la participation au GIE Airbus vers le secteur privé. Un autre élément du dispositif de restructuration tel qu'il avait été initialement envisagé était l'établissement d'un programme de garantie contre les pertes de change en vertu duquel les pouvoirs publics allemands acceptaient d'offrir leur garantie contre les pertes de change subies par Deutsche Airbus. Les pouvoirs publics allemands avaient soit provisionné dans le budget fédéral, soit inclus dans leurs estimations de planification, environ 4,1 milliards de DM pour couvrir leurs obligations prévues au titre du programme de garantie contre les pertes de change sur la période allant de 1989 à 2000.[4393] Lorsque les pouvoirs publics allemands ont ultérieurement mis fin à ce programme en 1992, ils avaient déjà effectué des versements au titre du programme à hauteur d'environ 1,48 milliard de DM.[4394] Nous jugeons raisonnable d'inférer que l'annulation du programme de garantie contre les pertes de change entraînait pour Deutsche Airbus une perte potentielle d'environ 2,6 milliards de DM d'aide qu'elle avait prévu en 1989 de recevoir intégralement jusqu'en 2000. Les Communautés européennes reconnaissent que les modifications apportées à l'Accord-cadre en 1992, y compris les modifications des conditions du bon de récupération et le transfert à MBB des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW en échange de l'engagement de payer le prix d'achat convenu **[***]** pris par Deutsche Airbus, ont été décidées entre les parties afin de "maintenir les droits et obligations négociés dans le cadre de l'accord de restructuration de 1989".[4395] En outre, les États-Unis attirent l'attention sur des déclarations de Daimler-Benz aux termes desquelles le transfert anticipé à MBB des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KFW était une des mesures destinées à dédommager Deutsche Airbus/Daimler-Benz pour la perte de l'aide qui avait été prévue au titre du programme d'assurance contre les pertes de change.[4396]

7.1299 Comme nous l'avons déjà fait observer, nous ne pouvons pas, sur la base des éléments de preuve dont nous sommes saisis, constater que la vente à MBB de la participation au capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW a été effectuée "essentiellement à titre gracieux". Cependant, sur la base de **[***]**, nous concluons que la KfW a transféré à MBB les 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus qu'elle détenait pour considérablement moins que sa valeur sur le marché, que nous estimons être **[[**RCES**]]** conformément à l'évaluation faite par **[***]**. Nous constatons donc que le transfert à MBB des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW intervenu en 1992 a conféré un avantage à MBB au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[4397]

[4393] *Rapport de la Monopolkommission*, pièce US-30, paragraphe 131.

[4394] BT-Frs. 13/8409, pièce US-31, paragraphe 21.

[4395] CE, réponse à la question n° 192 du Groupe spécial, paragraphe 190.

[4396] États-Unis, PCE, paragraphe 550; Daimler-Benz, Consolidated Interim Report, January 1-June 30, 1992, pièce US-272, page 7. Les États-Unis font référence à des déclarations similaires attribuées à Peter Carl, alors à la tête de la DG-Commerce des Communautés européennes; Stephen Aris, *Close to the Sun*, pièce US-23, pages 166 et 167.

[4397] Nous avons formulé nos conclusions factuelles sans tirer de déductions, logiques ou défavorables, du fait que les Communautés européennes n'ont pas communiqué les renseignements demandés dans les questions n° 46, 73 à 76, 77 et 85 à 90 du facilitateur visé à l'Annexe V, pièce US-4 (RCC). Nous jugeons inutile de dire si le Groupe spécial aurait été en droit de tirer de telles déductions.

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

7.1300 Nous concluons donc que le transfert à MBB d'une participation à hauteur de 20 pour cent au capital de Deutsche Airbus effectué par la KfW en 1992 était une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC, qui a conféré un avantage à MBB au sens de l'article 1.1 b) et constitue donc une subvention accordée au consortium Airbus Industrie et à Airbus SAS.

7.1301 Les États-Unis font valoir que le transfert à MBB des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW est une subvention spécifique accordée à Airbus an sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'il a résulté d'une négociation entre les pouvoirs publics allemands et une seule société pour dédommager cette dernière des effets du retrait du programme de garantie du taux de change qui avait été jugé incompatible avec le Code de subventions issu du Tokyo Round.[4398] Bien que les États-Unis n'aient pas indiqué d'alinéa particulier de l'article 2 comme base de leur allégation, nous croyons comprendre au vu de la nature de l'argument qu'ils avancent que leur allégation est fondée sur l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les éléments de preuve dont nous sommes saisis au sujet des conditions du transfert des actions intervenu en 1992 confirment l'affirmation des États-Unis selon laquelle ce transfert en faveur de MBB était explicitement limité à MBB et était donc "spécifique" au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes ne contestent pas l'allégation des États-Unis. Nous constatons donc que le transfert à MBB des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW intervenu en 1992 constitue une subvention spécifique accordée à Airbus SAS.

d) Conclusion

7.1302 En conclusion, nous constatons que l'acquisition en 1989 par la KfW d'une participation de 20 pour cent au capital social de Deutsche Airbus constitue une subvention accordée à Airbus parce qu'elle comporte une contribution financière, sous la forme d'un transfert direct de fonds, au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC, qui a conféré un avantage à Deutsche Airbus parce que la décision d'investissement était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en Allemagne. Nous constatons d'autre part que cette subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Nous constatons aussi que le transfert à MBB en 1992 des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW constitue une subvention accordée à Airbus parce qu'il comporte une contribution financière, sous la forme d'un transfert direct de fonds, au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC qui a conféré un avantage à MBB parce que le paiement effectué pour le transfert était inférieur à la valeur des actions sur le marché. Nous constatons d'autre part que cette subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

7.1303 Nous allons à présent examiner les arguments des parties concernant la liquidation en 1998 des créances en souffrance des pouvoirs publics allemands à l'égard de Deutsche Airbus.

8. Question de savoir si les pouvoirs publics allemands ont subventionné Airbus en annulant au moins 7,7 milliards de DM de dette de Deutsche Airbus à l'égard de l'État

a) Contexte de la liquidation de la dette de 1998

7.1304 Nous rappelons notre discussion précédente des éléments clés de la restructuration de Deutsche Airbus intervenue en 1989.[4399] En particulier, nous notons que, conformément à l'Accord-cadre de 1989, les pouvoirs publics allemands i) ont versé 1,9 milliard de DM pour les dettes bancaires garanties de Deutsche Airbus et ont accepté de verser jusqu'à 750 millions de DM de dette

[4398] États-Unis, PCE, paragraphe 556.
[4399] *Voir* les paragraphes 7.1264 à 7.1302 ci-dessus.

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

au titre de l'AL/FEM pour le programme A300/A310[4400]; ii) ont fait un prêt de 165 millions de DM pour financer la production de l'A320; iii) ont accepté de rééchelonner les remboursements du financement public des coûts de développement de l'A300, l'A310, l'A320, l'A330/A340; et iv) ont pris une participation au capital social de Deutsche Airbus limitée dans le temps par l'intermédiaire de la KfW.[4401] Les versements effectués par les pouvoirs publics allemands visés aux points i) à iii), ainsi que les montants dus aux pouvoirs publics allemands du fait du mécanisme de garantie du taux de change entre 1989 et 1992, devaient être conditionnellement remboursables par Deutsche Airbus, en ce sens qu'ils donneraient lieu à des créances des pouvoirs publics allemands conformément aux conditions du bon de récupération. En vertu de ce bon, les obligations de remboursement de Deutsche Airbus devaient être subordonnées au fait que Deutsche Airbus dégage des bénéfices avant impôt, ne devaient être remboursables que sur ces bénéfices et devaient être remboursées sur ces bénéfices uniquement après que ceux-ci avaient d'abord été utilisés pour reconstituer l'assise financière de Deutsche Airbus et financer une réserve destinée à couvrir les pertes de change futures.[4402]

7.1305 En 1992, à la suite du rapport du Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *CEE – Airbus*, la KfW a transmis à MBB sa participation de 20 pour cent au capital social de Deutsche Airbus, moyennant quoi les pouvoirs publics allemands détenaient une créance à l'égard de Deutsche Airbus d'un montant de **[[**RCES**]]**, **[***]**. En outre, les conditions de remboursement du bon de récupération ont été elles-mêmes modifiées pour disposer que Deutsche Airbus ne serait tenue de commencer les remboursements qu'à compter de 2001, et cela en utilisant 40 pour cent seulement de ses bénéfices avant impôt, l'obligation de remboursement annuelle étant subordonnée au fait que Deutsche Airbus ait dégagé des bénéfices avant impôt l'année précédente, et lesdits bénéfices faisant l'objet d'une réduction en fonction du report des pertes cumulées des années antérieures.[4403]

7.1306 En 1997, conformément à la troisième modification de l'Accord-cadre de 1989, les pouvoirs publics allemands sont convenus de recevoir de Deutsche Airbus un versement de 1,4 milliard de DM pour solder intégralement toutes les créances qu'ils détenaient en relation avec le financement du développement de l'A320.[4404]

7.1307 Enfin, conformément à la quatrième modification de l'Accord-cadre, les pouvoirs publics allemands sont convenus, le 30 décembre 1998, de considérer comme apurée la somme existante et/ou prévue restant à leur rembourser et autres créances vis-à-vis de Deutsche Airbus conformément à l'Accord-cadre, et en ce qui concerne le financement du développement de l'A300 et de l'A310 à compter de 2001, et pour l'A330/A340 à compter de juillet 2004, en échange d'un versement unique de 1,75 milliard de DM, représentant la valeur actuelle de ces créances au 1er janvier 1999.[4405]

7.1308 Les États-Unis font valoir que le montant principal cumulé total de la dette de Deutsche Airbus à l'égard des pouvoirs publics allemands à l'époque de la transaction de 1998 était d'au moins

---

[4400] Pièce US-30, paragraphes 121 et 131. Sur les 750 millions de DM, seuls 426 millions ont été effectivement versés, ce qui a porté à environ 2,33 milliards de DM le montant total de la dette bancaire de Deutsche Airbus qui a été payé par les pouvoirs publics allemands; pièce US-31, paragraphe 21; CE, PCE, paragraphe 1184.

[4401] Pièce US-31, page 14.

[4402] Pièce US-30, paragraphe 132.

[4403] Rapport annuel de Daimler-Benz pour 1997, pièce US-262, page 96.

[4404] CE, PCE, paragraphe 1183; troisième modification de l'Accord-cadre du 23 mars 1989, datée du 22 décembre 1997, pièce EC-889 (RCES). Les États-Unis ne contestent pas la liquidation de 1997 opérée par la troisième modification de l'Accord-cadre dans le présent différend; États-Unis, réponse à la question n° 30 du Groupe spécial, paragraphe 195.

[4405] Quatrième modification de l'Accord-cadre du 23 mars 1989, datée du 30 décembre 1998, pièce EC-890 (RCES); CE, PCE, paragraphe 1187.

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

9,4 milliards de DM.[4406] Selon les États-Unis, liquider une dette de 9,4 milliards de DM par un versement de 1,735 milliard de DM constitue une annulation d'une dette de 7,7 milliards de DM.[4407] Ils font donc valoir que la transaction de 1998 devrait être qualifiée d'"annulation d'une dette" et donc être considérée comme une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[4408]

b) Arguments des parties

i) États-Unis

7.1309 Les États-Unis allèguent qu'en 1998, les pouvoirs publics allemands ont accepté de recevoir un versement de 1,735 milliard de DM de la part de Deutsche Airbus à titre de liquidation complète de la dette en souffrance de Deutsche Airbus à l'égard de l'État allemand s'élevant à 9,4 milliards de DM. Ils soutiennent qu'en 1997, Deutsche Airbus et les pouvoirs publics allemands ont conclu un accord en vertu duquel les pouvoirs publics allemands acceptaient de recevoir un versement de 1,4 milliard de DM pour liquider de la dette de 1,5 milliard de DM de Deutsche Airbus au titre de l'AL/FEM pour l'A320. Puis en 1998, Deutsche Airbus et les pouvoirs publics allemands ont conclu un autre accord en vertu duquel les pouvoirs publics allemands acceptaient de recevoir un autre versement de 1,735 milliard de DM pour liquider le reste de la dette en souffrance de Deutsche Airbus qui s'élevait à 9,4 milliards de DM. Selon les États-Unis, les liquidations de la dette de 1997 et de 1998 étaient destinées à renforcer le bilan de Deutsche Airbus en prévision d'une fusion des partenaires d'Airbus pour constituer une société Airbus unique.[4409] Les États-Unis font valoir que la liquidation de 1998 constitue donc une annulation d'une dette d'un montant de 7,7 milliards de DM (à l'exclusion des intérêts) et est une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[4410]

7.1310 Les États-Unis font valoir que la liquidation de 1998 confère aussi un avantage à Deutsche Airbus au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Selon les États-Unis, comme l'annulation d'une dette est comparable à un don en espèces, elle place le bénéficiaire dans une meilleure position que celle qu'il aurait occupée sinon sur le marché.[4411] Les États-Unis font d'autre part valoir que l'article 6.1 d) de l'Accord SMC confirme que l'annulation d'une dette confère un avantage, et constitue donc une subvention, car elle fait partie des quatre types de transactions seulement qui sont

[4406] États-Unis, PCE, paragraphe 516. Les États-Unis allèguent que la composition de cette dette était la suivante: un montant principal de 5,4 milliards de DM au titre de l'AL/FEM pour les programmes A300/A310 et A330/A340; un prêt de 165 millions de DM accordé par les pouvoirs publics allemands en 1988 pour financer les coûts de production de l'A320, qui était remboursable conformément au bon de récupération; et des prêts additionnels à hauteur de 3,8 milliards de DM issus de la restructuration de 1989; États-Unis, PCE, paragraphes 518 à 521.

[4407] États-Unis, PCE, paragraphe 531.

[4408] États-Unis, PCE, paragraphes 532 et 533. Les États-Unis se réfèrent au rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, dans lequel le Groupe spécial a dit que l'annulation de la dette était comparable à un don en espèces car des fonds qui étaient précédemment accordés sous forme de prêt, contre intérêt, étaient maintenant accordés gratuitement, en raison de la suppression de l'obligation de remboursement; rapport du Groupe spécial *Corée – Mesures affectant le commerce des navires de commerce* ("*Corée – Navires de commerce*"), WT/DS273/R, adopté le 11 avril 2005, paragraphe 7.413.

[4409] États-Unis, PCE, paragraphes 530 et 531.

[4410] États-Unis, PCE, paragraphe 515. Les États-Unis se réfèrent à la détermination faite par le Groupe spécial dans l'affaire *Corée – Navires de commerce*, selon laquelle l'annulation d'une dette est "comparable à un don en espèces, car les fonds qui étaient précédemment accordés sous forme de prêt, contre intérêt, sont maintenant accordés gratuitement, en raison de la suppression de l'obligation de remboursement"; rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphe 7.413.

[4411] États-Unis, PCE, paragraphe 534.

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

explicitement définies comme étant des subventions réputées causer un préjudice grave.[4412] Selon les États-Unis, Deutsche Airbus a reçu un avantage "intangible" supplémentaire de la liquidation de 1998, en ce sens que cette liquidation a supprimé l'incertitude commerciale concernant la période durant laquelle Deutsche Airbus devait pouvoir bénéficier de l'avantage d'une dette sans intérêts de 9,4 milliards de DM, étant donné que les obligations de remboursement de Deutsche Airbus étaient subordonnées à sa rentabilité après 2001.[4413]

7.1311 Enfin, les États-Unis font valoir que la liquidation de 1998 est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Ils soutiennent que cette liquidation a été effectuée au moyen d'un accord ponctuel entre les pouvoirs publics allemands et Deutsche Airbus visant à liquider toutes les obligations de remboursement en souffrance de la société pour l'ensemble du soutien qu'elle avait auparavant reçu des pouvoirs publics. Les États-Unis relèvent que cette annulation d'une dette était spécifiquement limitée à Deutsche Airbus et qu'aucune autre société n'a participé à la transaction.[4414]

ii) Communautés européennes

7.1312 Les Communautés européennes font valoir qu'il n'y a eu aucune annulation de la dette par suite de la liquidation de 1998; en fait, le montant de la liquidation représente la valeur actuelle en 1998 de l'obligation de rembourser la dette en souffrance négociée dans le cadre de la restructuration de 1989, modifiée en 1992. Selon les Communautés européennes, même si un "avantage" avait été conféré à Airbus du fait de la restructuration de 1989 (ce qu'elles nient), tout ce que Deutsche Airbus a reçu en 1998 était la valeur actuelle (en 1998) des avantages qui avaient été conférés conformément à la restructuration de 1989.[4415] Selon les Communautés européennes, la liquidation de 1998 n'a pas constitué l'"annulation" de la dette en souffrance de Deutsche Airbus à l'égard de l'État allemand; en fait, cette liquidation a simplement fixé la juste valeur actuelle (en 1998) de la dette qui viendrait à échéance en vertu des obligations de remboursement qui avaient été négociées en 1989.[4416] Les Communautés européennes soutiennent que lorsqu'ils prétendent contester la liquidation de 1998 en disant qu'il s'agit d'une annulation d'une dette à hauteur de 7,7 milliards de DM, les États-Unis cherchent en réalité à contester les conditions du dispositif de restructuration de 1989, ce qui constitue une nouvelle allégation qui n'entre pas dans le cadre du mandat du Groupe spécial.[4417] En outre, les Communautés européennes font valoir qu'il serait gravement porté atteinte et préjudice à leurs droits en tant que défendeurs si elles devaient se défendre contre une allégation aussi complexe sur les plans juridique et factuel qui était formulée pour la première fois alors que les premières communications écrites avaient été déposées et que la première réunion du Groupe avait eu lieu.[4418]

7.1313 Les Communautés européennes contestent aussi que Deutsche Airbus ait dû 9,4 milliards de DM à l'État allemand en 1998.[4419] Elles affirment qu'en 1989, les pouvoirs publics allemands ont négocié un dispositif de restructuration qui comportait, entre autres, le *report* de la dette en souffrance de Deutsche Airbus, par un dispositif de partage des bénéfices (modifié en 1992), appelé

[4412] États-Unis, PCE, paragraphe 535.
[4413] États-Unis, réponse à la question n° 30 du Groupe spécial, paragraphe 200.
[4414] États-Unis, PCE, paragraphe 536.
[4415] CE, DCE, paragraphe 574.
[4416] CE, DCE, paragraphe 579.
[4417] CE, DCE, paragraphes 571, 584 et 585 à 591.
[4418] CE, réponse à la question n° 103 du Groupe spécial, paragraphes 297 et 298. À cet égard, les Communautés européennes font observer qu'elles n'ont jamais compris que les États-Unis contestaient les conditions de la restructuration de 1989. Selon elles, le mandat d'un groupe spécial "n'est pas une cible mobile qui peut être redéfinie au gré du plaignant, et aux dépens de la partie défenderesse". CE, réponse à la question n° 103 du Groupe spécial, paragraphe 297 et note de bas de page 179.
[4419] CE, DCE, paragraphe 567.

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

Besserungsschein ("bon de récupération").[4420] Selon les Communautés européennes, les conditions de cet instrument étaient telles que les obligations de remboursement de Deutsche Airbus n'étaient pas déclenchées avant 2001 (et lorsque la société franchirait certaines étapes importantes au plan financier). Autrement dit, en 1998, les obligations de remboursement de Deutsche Airbus en vertu de cet instrument n'avaient pas encore été déclenchées et les Communautés européennes soutiennent qu'il est donc inexact de dire qu'en 1998, les pouvoirs publics allemands étaient en droit de recevoir un remboursement de 9,4 milliards de DM.[4421]

7.1314 Les Communautés européennes contestent par ailleurs l'affirmation des États-Unis selon laquelle il y a eu un avantage "intangible" supplémentaire conféré par la liquidation de 1998, en ce sens que la grande incertitude au sujet des créances revenant aux pouvoirs publics allemands a été levée. Elles font valoir que, bien que l'importance d'un tel argument ne soit pas flagrante, il est théoriquement possible qu'une telle transformation puisse donner lieu à un "avantage" si elle porte sur un montant qui ne reflète pas la juste valeur marchande du flux de trésorerie transformé eu égard au risque y afférent. Toutefois, les Communautés européennes soutiennent que, pour exclure cette possibilité en l'espèce, une société d'audit internationale indépendante, **[***]**, a évalué les créances des pouvoirs publics allemands à l'égard de Deutsche Airbus en appliquant la méthode d'évaluation des sociétés la plus couramment utilisée – une méthode d'actualisation des flux de trésorerie.[4422] Les Communautés européennes font valoir que le rapport établi **[***][***]** en 1998 à la demande des pouvoirs publics allemands afin de **[***]** a utilisé des taux d'actualisation et fixé des prévisions de livraison et des taux de change de façon à neutraliser les incertitudes mentionnées par les États-Unis, pour déterminer la valeur probable des remboursements futurs dans le cadre de la restructuration de 1989, réduits à leur valeur actuelle en 1998.[4423] Les Communautés européennes affirment que le montant de la liquidation convenu par les parties était en fin de compte supérieur à la valeur attribuée aux créances des pouvoirs publics allemands par **[***]**.[4424]

c) Évaluation par le Groupe spécial

7.1315 Les États-Unis ont précisé l'allégation relative à la liquidation de la dette de 1998, qu'ils expliquent de la façon suivante:

> "{L}'"allégation" des États-Unis consiste à dire que les Communautés européennes ont violé l'article 5 de l'Accord SMC par l'accord de liquidation de 1998, qui

---

[4420] Comme on l'a indiqué précédemment, les Communautés européennes traduisent le terme *Besserungsschein* par "debtor warrant" (bon de récupération). Les Communautés européennes relèvent que le train de mesures de 1989 comportait le *report* et non pas l'annulation des dettes de Deutsche Airbus à l'égard de l'État allemand; CE, PCE, paragraphe 1179.

[4421] CE, DCE, paragraphes 568 à 570.

[4422] CE, DDONC, paragraphe 245.

[4423] CE, DCE, paragraphe 576. Les Communautés européennes font observer que les États-Unis ne présentent aucun élément sur lequel s'appuyer pour contester que la détermination indépendante par **[***]** de la valeur en 1998 de ces remboursements futurs ait été correctement effectuée; les États-Unis ne font pas non plus valoir que le montant établi par **[***]** était une sous-estimation de la valeur actuelle de ces créances futures.

[4424] CE, DDONC, paragraphe 246. Selon les Communautés européennes, le taux d'actualisation impliqué dans le montant effectif de la liquidation signifie que le flux de trésorerie future a été transformé au taux d'emprunt sans risque des pouvoirs publics allemands, ce qui veut dire que Deutsche Airbus était effectivement convenue, lors de ses négociations avec les pouvoirs publics allemands, de rembourser les créances comme s'il n'y avait quasiment aucun risque que les remboursements soient retardés par rapport aux previsions actuelles ou ne soient pas effectués du tout. Les Communautés européennes soutiennent que les parties sont, en d'autres termes, effectivement parties du principe que le montant et le calendrier des futurs remboursements par Deutsche Airbus des créances détenues par les pouvoirs publics allemands étaient aussi certains que les versements au titre d'une obligation de l'État allemand. CE, DDONC, paragraphe 246.

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

> constituait une contribution financière qui accordait un avantage à Deutsche Airbus au sens de l'article premier, qui est spécifique au sens de l'article 2, et qui cause des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis."[4425]

7.1316 Les États-Unis font valoir que l'accord de liquidation de 1998 constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC; à savoir une annulation d'unedette de 7,7 milliards de DM. Les Communautés européennes font valoir qu'en 1998, il n'y avait pas de dette à l'égard de l'État allemand qui pouvait être annulée: Deutsch Airbus ne "devait" rien à l'État allemand, parce que l'obligation de commencer à rembourser le financement accordé par les pouvoirs publics allemands ne prenait pas effet avant 2001.[4426] L'argument des Communautés européennes donne à penser qu'une dette ne peut être "annulée" que si elle est au demeurant due et remboursable. Nous ne pouvons pas accepter une telle affirmation. Nous acceptons les éléments de preuve factuels présentés par les États-Unis, et non spécifiquement réfutés par les Communautés européennes, selon lesquels, en 1998, les pouvoirs publics allemands avaient avancé au moins 9,4 milliards de DM à Deutsche Airbus que celle-ci était tenue de leur rembourser conformément aux conditions du bon de récupération et des modalités de l'AL/FEM.[4427] En 1998, ce montant était dû par Deutsche Airbus à l'État allemand et constituait donc une dette, nonobstant le fait que les parties étaient convenues de reporter les remboursements de cette dette de façon que le premier remboursement ne soit pas dû avant 2001, à supposer que les conditions financières préalables soient remplies.

7.1317 Les États-Unis qualifient d'"annulation d'une dette" la contribution financière issue de la liquidation de 1998. Notre approche consiste plutôt à déterminer, premièrement, si la liquidation de la dette de 1998 fait intervenir une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC et, deuxièmement, si cette contribution financière confère un avantage à Deutsche Airbus au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Si nous concluons que la contribution financière confère un "avantage" à Deutsche Airbus, peut-être alors pourra-t-on qualifier la subvention en question d'"annulation d'une dette" d'un montant égal au montant de l'avantage dont on aura constaté qu'il a été conféré. Cependant, la première question que nous devons déterminer est de savoir si la liquidation de la dette de 1998 constitue l'une des formes de contribution financière énoncées à l'article 1.1 a) 1). Nous concluons que la liquidation de la dette de 1998 constitue une contribution financière sous la forme d'un "transfert direct de fonds" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Nous notons que, dans l'affaire *Japon – DRAM*, l'Organe d'appel a interprété le terme "fonds" employé à l'article 1.1 a) 1) i) d'une manière large, recouvrant non seulement l'"argent" mais aussi "les ressources financières et les autres *créances financières* de manière plus générale".[4428] La dette due aux pouvoirs publics est un actif détenu par ces derniers consistant en certaines *créances financières* (c'est-à-dire des droits à un paiement d'argent ou d'équivalents) qu'ils ont à l'égard d'un débiteur. La liquidation d'une dette détenue par les pouvoirs publics comporte essentiellement le transfert au débiteur des créances financières des pouvoirs publics à l'égard de ce débiteur, ce qui entraîne l'annulation de la dette. Nous considérons donc la liquidation d'une dette comme un "transfert direct de fonds" par les pouvoirs publics, et donc comme une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

[4425] États-Unis, réponse à la question n° 31 du Groupe spécial, paragraphe 204, note de bas de page 241; PCE, paragraphes 515 à 536.

[4426] CE, DCE, paragraphe 567.

[4427] *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 16 juin 1997, rapportant une déclaration du Directeur général de Dasa selon laquelle Deutsche Airbus devait 10,5 milliards de DM en vertu d'un accord de partage des bénéfices (c'est-à-dire le bon de récupération, et 1 milliard de DM au titre des remboursements en fonction de l'AL/FEM octroyé), pièce US-263; *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 24 mai 1997, rapportant une déclaration du Ministre fédéral des finances selon laquelle les pouvoirs publics allemands détenaient des créances en vertu de bons de récupération à hauteur de 10,4 milliards de DM de subventions du gouvernement fédéral accordées à Airbus, pièce US-264.

[4428] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 250.

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

7.1318 Nous allons maintenant examiner si la liquidation de la dette de 1998 a conféré un avantage à Deutsche Airbus au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Les États-Unis allèguent qu'à la fin de 1998, Deutsche Airbus avait accumulé 9,4 milliards de DM de dette à l'égard de l'État allemand, consistant en i) 5,4 milliards de DM en AL/FEM que les pouvoirs publics allemands avaient accordée à Deutsche Airbus pour les programmes A300/A310 et A330/A340[4429]; ii) un prêt de 165 millions de DM que les pouvoirs publics allemands avaient accordé à Deutsche Airbus en 1988 pour financer les coûts de production de l'A320[4430]; et iii) environ 3,8 milliards de DM en prêts additionnels que les pouvoirs publics allemands avaient accordés à Deutsche Airbus dans les années 1980 et au début des années 1990, qui étaient issus de la restructuration de Deutsche Airbus intervenue en 1989.[4431] Les pouvoirs publics allemands et Daimler-Benz ont négocié pour liquider les obligations de Deutsche Airbus concernant le remboursement des créances en souffrance au titre du bon de récupération et de l'AL/FEM sur la base d'un rapport établi par le cabinet comptable **[***]**. Dans le rapport de **[***]**, **[***]** a essayé de calculer une valeur actuelle pour deux catégories d'obligations de remboursement conditionnelles de Deutsche Airbus. La première catégorie comprenait des créances qui étaient fondées sur des livraisons futures de LCA, comme le financement accordé par les pouvoirs publics allemands pour le développement de l'A300 et de l'A310 (à compter de 2001) et de l'A330/A340 à compter de juillet 2004. La seconde catégorie comprenait les montants remboursables au titre du bon de récupération (qui étaient remboursables sur 40 pour cent des bénéfices annuels avant impôt de Deutsche Airbus à compter de 2001). Dans le rapport de **[***]**, une méthode d'actualisation des flux de trésorerie a été utilisée pour calculer **[***]**.[4432] Le montant de la liquidation finalement négocié entre les pouvoirs publics allemands et Daimler-Benz était plus élevé que l'extrémité supérieure de la fourchette des valeurs **[***]**.

7.1319 Les États-Unis font valoir que, même si l'on suppose pour les besoins de l'argumentation que 1,7 milliard de DM représentait la juste valeur actuelle des créances des pouvoirs publics allemands au moment de la liquidation, l'effet de liquider la dette contre un versement de 1,7 milliard de DM a été de conférer à Airbus un avantage ponctuel de 7,7 milliards de DM, par opposition au fait de recevoir l'avantage du taux d'intérêt inférieur au taux du marché fixé dans le bon de récupération sur une période de plusieurs décennies à compter de 1989. Selon les États-Unis, pour déterminer si Deutsche Airbus a reçu un avantage par rapport à ce qui aurait été accordé par un créancier aux conditions du marché, il est nécessaire de prendre aussi en considération les "conditions non fondées sur le marché des créances sous-jacentes". Ainsi, de l'avis des États-Unis, la juste valeur marchande des créances d'un créancier appliquant les conditions du marché à l'égard de Deutsche Airbus aurait été plus élevée que la juste valeur marchande des créances non fondées sur le marché que les pouvoirs publics allemands avaient à l'égard de Deutsche Airbus. Les États-Unis font valoir qu'en actualisant les obligations de remboursement préférentielles allant de pair avec l'AL/FEM et l'autre dette en

[4429] Les États-Unis notent que le chiffre de 5,4 milliards de DM représente le principal uniquement; États-Unis, DCE, paragraphe 519.

[4430] États-Unis, PCE, paragraphe 520. Les États-Unis se réfèrent aux documents budgétaires allemands indiquant que le prêt de 165 millions de DM faisait initialement partie d'un prêt total de 670 millions de DM que les pouvoirs publics allemands avaient décidé d'accorder à Deutsche Airbus pour la production de l'A320. Selon les États-Unis, les pouvoirs publics allemands ont converti 505 millions de DM du prêt en une participation au capital de Deutsche Airbus en 1989 à hauteur de 505 millions de DM. Comme on l'a déjà indiqué, les États-Unis contestent la prise de participation au capital de 505 millions de DM par les pouvoirs publics allemands, qu'ils considèrent comme une subvention spécifique. *Voir* les paragraphes 7.1264 à 7.1302 et les paragraphes 7.1315 à 7.1322 ci-dessus.

[4431] États-Unis, PCE, paragraphe 521.

[4432] **[***]** a également fourni aux pouvoirs publics allemands un document confirmant son point de vue selon lequel le montant de la liquidation ne constituait pas une modification des obligations contractuelles existantes visant à avantager le bénéficiaire, mais représentait un amortissement adéquat de ces obligations en fonction des diverses hypothèses sur lesquelles il était fondé; lettre de **[***]**, datée du 26 juillet 1999, pièce EC-HSBI–0000205.

souffrance avec effet au 1er janvier 1999, les pouvoirs publics allemands ont converti les prêts et subventions remboursables, ainsi que l'avantage futur y relatif, en une obligation de remboursement actualisée nette de 1,7 milliard de DM et donc en un avantage actualisé net de 7,7 milliards de DM.[4433]

7.1320 L'examen de cette question met en jeu deux niveaux de transaction susceptibles de constituer des subventions accordées à Deutsche Airbus; à savoir i) les transactions initiales entre les pouvoirs publics allemands et Deutsche Airbus qui ont eu pour résultat que Deutsche Airbus était tenue de rembourser, à la date de décembre 1998, 9,4 milliards de DM aux pouvoirs publics allemands; et ii) la liquidation de ces créances par les pouvoirs publics allemands en échange d'un versement de 1,75 milliard de DM. Les États-Unis ont contesté cette dernière en la qualifiant de subvention spécifique accordée à Deutsche Airbus.[4434] Nous ne souscrivons pas au point de vue des États-Unis selon lequel il est judicieux de prendre en considération les conditions des transactions initiales qui ont débouché sur les créances s'élevant au total à 9,4 milliards de DM pour déterminer si les conditions de la liquidation de ces créances sont compatibles avec celles auxquelles un créancier qui se baserait sur le marché aurait liquidé ces créances. Nous savons qu'il est possible que les transactions sous-jacentes aient été elles-mêmes des subventions, et de fait certaines d'entre elles ont été contestées en tant que subventions et, dans certains cas, il a été constaté qu'il s'agissait bien en l'espèce de subventions.[4435] Cependant, compte tenu des circonstances spécifiques de la liquidation de la dette de 1998, nous ne pensons pas que le fait que les transactions sous-jacentes puissent être des subventions soit pertinent pour la question de savoir si la "contribution financière" que nous devons examiner en l'espèce, à savoir le transfert à Deutsche Airbus, pour un montant spécifié, des créances financières détenues par les pouvoirs publics allemands à l'égard de Deutsche Airbus, a conféré un "avantage" à Deutsche Airbus, au sens de l'article 1.1 b).[4436] Aux fins d'évaluer un avantage quelconque conféré en raison de la liquidation de la dette de 1998, la question pertinente est de savoir si les conditions du transfert des créances financières étaient compatibles avec celles que Deutsche Airbus aurait obtenues auprès d'un créancier qui se serait basé sur le marché.

7.1321 Les Communautés européennes ont présenté des éléments de preuve indiquant que le montant de la liquidation, 1,75 milliard de DM, négocié entre les pouvoirs publics allemands et Daimler-Benz était fondé sur la valeur actuelle des créances financières et était compatible avec les conditions que Deutsche Airbus aurait pu obtenir sur le marché pour la liquidation de ces créances. Les États-Unis n'ont pas contesté les hypothèses employées ou la fourchette des estimations établies dans le rapport

---

[4433] États-Unis, réponse à la question n° 30 du Groupe spécial, paragraphe 199.

[4434] Bien que les États-Unis aient contesté certaines des transactions sous-jacentes en les qualifiant de subventions spécifiques dans le présent différend, y compris des éléments de l'accord de restructuration de 1989, à savoir l'acquisition par la KfW d'une participation de 20 pour cent au capital de Deutsche Airbus en 1989 et le transfert ultérieur de cette participation à MBB en 1992, nous notons qu'ils ne contestent pas l'accord de restructuration de 1989 dans son ensemble. Les États-Unis ont clairement indiqué que leur contestation se limitait à "la transaction de 1998 qui a entraîné l'élimination de 9,4 milliards de DM de dette que Deutsche Airbus avait à l'égard de l'État allemand en échange d'un versement ponctuel de 1,7 milliard de DM"; États-Unis, observations sur la réponse des CE à la question n° 187 du Groupe spécial, paragraphe 133.

[4435] Les États-Unis ont contesté certaines des transactions sous-jacentes qui ont donné lieu aux créances en disant qu'elles comportaient elles-mêmes des subventions; par exemple l'AL/FEM en ce qui concerne l'A300/A310, l'A320 et l'A330/A340 et la vente à MBB en 1992 des 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenus par la KfW. Nous avons constaté qu'il s'agissait en l'espèce de subventions spécifiques. *Voir* les paragraphes 7.497 et 7.1302 ci-dessus. Si, ayant constaté que ces transactions sous-jacentes constituaient des subventions, nous devions ensuite constater que la liquidation de ces créances financières créées par ces transactions sous-jacentes constituait des subventions *parce que les transactions sous-jacentes constituent des subventions*, nous ferions un double comptage des mêmes subventions.

[4436] Nous ne nous prononçons pas sur le point de savoir si, dans d'autres circonstances factuelles, il peut être pertinent pour la question de savoir si la liquidation d'une dette a conféré un avantage, que la dette en question ait été liée à des subventions accordées auparavant.

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

[***], et n'ont pas non plus fait valoir que ce montant de 1,75 milliard de DM était inférieur à la juste valeur, en 1998, des créances en souffrance des pouvoirs publics allemands. Sur la base des éléments de preuve non réfutés présentés par les Communautés européennes indiquant que le montant de 1,75 milliard de DM est compatible avec la valeur actuelle en 1998 de la dette en souffrance de Deutsche Airbus à l'égard de l'État allemand, nous considérons que les États-Unis n'ont pas établi que la liquidation en 1998 par les pouvoirs publics allemands de la dette en souffrance de Deutsche Airbus pour 1,75 milliard de DM a conféré un avantage à Deutsche Airbus au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

d) Conclusion

7.1322 Nous concluons que la liquidation en 1998 par les pouvoirs publics allemands de toutes les obligations de remboursement en souffrance de Deutsche Airbus à leur égard en échange d'un versement de 1,75 milliard de DM constitue une contribution financière sous la forme d'un "transfert direct de fonds" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Toutefois, nous ne sommes pas convaincus que la contribution financière ait conféré un "avantage" à Deutsche Airbus au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Nous rejetons donc l'allégation des États-Unis selon laquelle la liquidation de la dette de 1998 constitue une subvention spécifique accordée à Airbus.

9. Question de savoir si les participations prises par les pouvoirs publics français au capital social d'Aérospatiale sont des subventions spécifiques

a) Les investissements des pouvoirs publics français dans le capital d'Aérospatiale entre 1987 et 1994

i) Contexte factuel

7.1323 Dans la présente section, nous traitons les allégations des États-Unis selon lesquelles les quatre contributions des pouvoirs publics français au capital d'Aérospatiale entre les années 1987 et 1994 constituent des subventions spécifiques accordées à Airbus. Nous retraçons brièvement les faits concernant ces apports de capitaux, avant de traiter les arguments des parties et d'indiquer notre évaluation des questions juridiques pertinentes ainsi que nos constatations.

7.1324 Nous rappelons que, depuis la création de la société en 1970 jusqu'en 1999, le capital d'Aérospatiale était entièrement détenu, directement ou indirectement, par les pouvoirs publics français.[4437] En 1987, les pouvoirs publics français ont procédé à un apport de capitaux d'un montant de 1,25 milliard de francs français en faveur d'Aérospatiale. Ce montant a été intégré aux états financiers d'Aérospatiale pour l'exercice clos le 31 décembre 1987, bien qu'il n'ait pas été versé avant le début de 1988.[4438] Les pouvoirs publics français ont réalisé un autre apport de capitaux de 1,25 milliard de francs français en faveur d'Aérospatiale en 1988.[4439] Puis, en 1992, le Crédit

[4437] Les participations indirectes des pouvoirs publics français dans Aérospatiale étaient détenues par l'intermédiaire de SOGEPA et (après sa prise de participation en 1992) du Crédit Lyonnais. En 1999, Aérospatiale a fusionné avec Matra Hautes Technologies pour former Aérospatiale-Matra; *voir* la note de bas de page 2054.

[4438] Aérospatiale Results 1987, page 2, pièce US-32, page 2; French Senate Report No. 88, Projet de loi des finances pour 1989, tome III, annexe 34 du 21/11/1988, Transports et mer II/Aviation civile III/ Météorologie, pièce US-279, page 33.

[4439] French Senate Report No. 85, *Projet de loi des finances pour 1991, tome III, annexe 19, Équipement, logement, transport et mer,* pièce US-281, page 46, qui fait état d'un apport de 1 250 millions de francs français à Aérospatiale réalisé par les pouvoirs publics français en 1987 et d'un apport de capitaux additionnel de 1 250 millions de francs français des pouvoirs publics français à Aérospatiale en 1988; Aérospatiale 1988 Annual Report, pièce US-282, pages 5, 25; Aérospatiale, Comptes de l'exercice 1988,

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

Lyonnais qui était à cette époque contrôlé par les pouvoirs publics français a pris une participation de 20 pour cent au capital d'Aérospatiale.[4440] Aux termes de cette transaction, le Crédit Lyonnais devait souscrire à hauteur de 1,4 milliard de francs français les actions nouvellement émises d'Aérospatiale et acquérir les actions existantes d'Aérospatiale détenues par les pouvoirs publics français en échange de l'émission d'environ 2 pour cent de son capital social en faveur de ces derniers.[4441] Le 1er février 1994, les pouvoirs publics français ont procédé à un nouveau transfert de capitaux de 2 milliards de francs français en faveur d'Aérospatiale.[4442]

7.1325 Nous notons que dans leur première communication écrite, les Communautés européennes indiquent que les montants et dates pertinents des apports en capital réalisés par les pouvoirs publics français sont les suivants: 1,48 milliard de francs français en 1988; 1,25 milliard de francs français en 1989; 1,439 milliard de francs français en 1992 et 2 milliards de francs français en 1994.[4443] Par conséquent, bien que les parties s'accordent d'une manière générale sur les montants et les dates des apports de capitaux de 1992 et 1994, les États-Unis allèguent que les pouvoirs publics français ont réalisé un apport de capitaux de 1,25 milliard de francs français en 1987, alors que les Communautés européennes considèrent que cet apport de capitaux a été réalisé à hauteur de 1,48 milliard de francs français en 1988. De même, pour le "deuxième" apport de capitaux de 1,25 milliard de francs français, dont les États-Unis allèguent qu'il a été effectué en 1988, les Communautés européennes estiment qu'il a été réalisé en 1989. Les pièces auxquelles elles font référence à l'appui de leurs affirmations selon lesquelles les dates pertinentes des deux apports de capitaux sont 1988 et 1989, et non pas 1987 et 1988 comme l'allèguent les États-Unis, font état en fait des apports de capitaux comme ayant été réalisés en 1987 et 1988. Quant à l'apparente divergence sur le montant de l'apport de capitaux de 1987, les États-Unis notent que, bien que le rapport annuel d'Aérospatiale de 1987 mentionne une "augmentation du capital social en cours" d'un montant de 1,48 milliard de francs français, on peut supposer que ce montant plus important inclut une avance capitalisée de 230 millions de francs français qui avait été fournie en 1986. Nous sommes convaincus que les pouvoirs publics français ont réalisé un apport de capitaux de 1,25 milliard de francs français en faveur d'Aérospatiale en 1987 et un autre apport de capitaux du même montant en 1988, et nous allons examiner les allégations des États-Unis sur cette base.

7.1326 Les États-Unis font valoir que chacun des apports de capitaux auxquels ont procédé les pouvoirs publics français en faveur d'Aérospatiale en 1987, 1988, 1992 (apport réalisé par le Crédit Lyonnais) et 1994 sont des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, qui ont conféré un avantage à Aérospatiale au sens de l'article 1.1 b). Ils allèguent en outre que chacune des transactions susmentionnées constitue une subvention spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Ainsi qu'il apparaîtra d'après notre examen des arguments respectifs des États-Unis et des Communautés européennes, le désaccord des parties sur la question de savoir si les transactions en question sont des subventions spécifiques est centré sur la question de savoir si on peut dire que ces transactions ont conféré un "avantage" à Aérospatiale, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC,

---

page 5, faisant référence à une "seconde tranche" de 1,25 milliard de francs français reçus par Aérospatiale en 1988.

[4440] Immédiatement avant la prise de participation de 1992 par le Crédit Lyonnais, les pouvoirs publics français détenaient une part de 54,3 pour cent dans le Crédit Lyonnais. Après la prise de participation, leur part de capital s'est accrue, passant à 56,1 pour cent.

[4441] La transaction s'est déroulée en deux étapes: i) le Crédit Lyonnais, agissant par le truchement de sa filiale Crédit Lyonnais Industrie-Clindus, a acquis 3 570 884 actions nouvellement émises dans Aérospatiale (représentant une augmentation du capital social d'Aérospatiale de 1 439 millions de francs français); et ii) les pouvoirs publics français ont fait apport au Crédit Lyonnais de 4 637 931 des actions qu'ils détenaient dans Aérospatiale en échange d'une augmentation du capital réservé à l'État au Crédit Lyonnais; Aérospatiale Group Annual Report 1992, pièce EC-174, page 74.

[4442] Aérospatiale 1993 Annual Report, pièce EC-186, page 42.

[4443] CE, PCE, paragraphe 1132.

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

ce qui suppose un examen du critère approprié pour déterminer l'existence d'un avantage conféré par une contribution financière sous la forme d'une prise de participation au capital social, et de la nature des éléments de preuve suffisants pour établir (et réfuter) l'existence d'un avantage.

ii) Arguments des parties

États-Unis

Le critère approprié pour déterminer l'existence d'un "avantage" au sens de l'article 1.1 b)

7.1327 Les États-Unis notent que l'article 1.1 b) de l'Accord SMC n'établit pas de règle pour déterminer si une participation au capital social confère un avantage à son bénéficiaire.[4444] Ils soutiennent que l'article 14 a) fournit le contexte pertinent pour déterminer comment faire une telle détermination, puisqu'il prévoit un critère aux fins de la Partie V de l'Accord SMC.[4445] À la lumière de l'article 14 a), les États-Unis font valoir que "si la décision des pouvoirs publics de fournir des capitaux à une entreprise est incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés sur le territoire de ce Membre, la prise de participation confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC".[4446] Par conséquent, selon les États-Unis, dès lors que dans le cadre de la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés sur le territoire du Membre accordant la subvention, la participation au capital n'aurait pas été fournie ou que la participation des pouvoirs publics au capital social est réalisée à des conditions meilleures que les conditions du marché, la participation au capital confère un avantage et constitue une subvention.[4447]

7.1328 Selon les États-Unis, dans les cas où les actions d'une société bénéficiaire ne sont pas cotées en bourse, la question de savoir si une prise de participation au capital social est compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés sur le territoire du Membre implique une analyse de la situation financière et des résultats de la société pour déterminer si les pouvoirs publics avaient une attente réaliste de rendements raisonnables sur cet investissement, ou si des investisseurs privés auraient même engagé un tel investissement.[4448] Les États-Unis soutiennent que la pratique habituelle des investisseurs privés examinant s'il y a lieu d'investir dans une société est d'analyser les indicateurs de santé financière et commerciale de cette société et ses résultats tels qu'ils ressortent de ses états financiers, et de procéder à une analyse objective en exerçant une "diligence" raisonnable la concernant. Ils soutiennent qu'un investisseur obéissant aux lois du marché et disposant d'options pratiquement illimitées pour investir ses capitaux souhaite maximiser ses rendements, sans se soucier de savoir si cet intérêt coïncide avec celui d'une société particulière pour ce qui est de répondre aux besoins actuels de ladite société en matière de capitaux.[4449]

Les apports de capitaux de 1987 et 1988

7.1329 Les États-Unis font valoir que les apports de capitaux réalisés par les pouvoirs publics français en faveur d'Aérospatiale en 1987 et 1988 sont des transferts directs de fonds sous la forme de

[4444] États-Unis, PCE, paragraphe 544.
[4445] États-Unis, PCE, paragraphe 544.
[4446] États-Unis, PCE, paragraphe 545.
[4447] États-Unis, PCE, paragraphe 562.
[4448] États-Unis, PCE, paragraphe 563.
[4449] Pour cette raison, les États-Unis soutiennent que la question n'est pas que les pouvoirs publics français peuvent avoir jugé que les apports en capital étaient nécessaires pour répondre aux besoins actuels d'Aérospatiale en matière de capitaux; États-Unis, réponse à la question n° 224 du Groupe spécial, paragraphe 322.

participation au capital social et constituent par conséquent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[4450] Ils font valoir que chacune de ces contributions financières a conféré un avantage à Aérospatiale et constitue par conséquent une subvention en faveur d'Aérospatiale.[4451] Enfin, ils font valoir que ces subventions sont spécifiques à Aérospatiale au sens de l'article 2 de l'Accord SMC, car ce sont des prises de participation ponctuelles des pouvoirs publics français au capital social de la société et qu'elles sont explicitement limitées à Aérospatiale.[4452]

7.1330 À l'appui de leur argument selon lequel les participations au capital social de 1987 et 1988 étaient incompatibles avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France et ont, par conséquent, conféré un avantage à Aérospatiale, les États-Unis soutiennent qu'Aérospatiale connaissait "de graves difficultés financières" aux époques pertinentes auxquelles les pouvoirs publics français auraient examiné s'il y avait lieu ou non de réaliser ces investissements. Ils soulignent le total des capitaux propres d'Aérospatiale en 1986 (qui était légèrement supérieur à 3,3 milliards de francs français) par rapport à ses emprunts à long terme de 8,7 milliards de francs français et à son passif total d'environ 36,7 milliards de francs français.[4453] Ils présentent aussi des éléments de preuve comparant certains ratios financiers déterminants d'Aérospatiale à ceux d'un groupe comparable allégué d'entreprises françaises d'aéronautique et d'armement.[4454] Ils notent que le ratio d'endettement d'Aérospatiale en 1986 était de 10,9, contre une moyenne de 6,2 pour le groupe de sociétés comparables. Le ratio de couverture de la dette d'Aérospatiale était de 0,1 en 1986 et il était nul en 1987, comparé à la moyenne du groupe des sociétés comparables, soit 1,1 et 1,6.[4455] Enfin, ils notent que le rendement des capitaux propres d'Aérospatiale en 1986 et 1987 était de 9,8 pour cent et 4 pour cent, respectivement, contre des moyennes de 45,2 pour cent et 17,2 pour cent pour le groupe des sociétés comparables. En résumé, ils font valoir qu'"en 1987 et 1988, Aérospatiale traversait une crise de trésorerie; les investissements étaient insuffisants pour résoudre la crise; la société avait été un mauvais investissement dans les années précédant les prises de participation au capital social".[4456]

7.1331 En outre, les États-Unis notent que le facilitateur du processus prévu à l'Annexe V avait demandé aux Communautés européennes d'indiquer si l'on avait procédé à une quelconque évaluation préalable des prises de participation au capital social ou des actions d'Aérospatiale durant cette période et de fournir tous rapports ou analyses de la situation ou des perspectives financières d'Aérospatiale effectuées à l'époque.[4457] Ils soutiennent que les Communautés européennes n'ont ni fourni de tels renseignements ni indiqué s'il en existait. Par conséquent, ils font valoir que le fait que les Communautés européennes n'ont pas répondu conduit à déduire logiquement qu'il n'existe pas de telles analyses de l'époque (ce qui indique un comportement différent de celui de la pratique habituelle

[4450] États-Unis, PCE, paragraphe 567.
[4451] États-Unis, PCE, paragraphe 561.
[4452] États-Unis, PCE, paragraphe 574.
[4453] États-Unis, PCE, paragraphe 569.
[4454] Pièce US-274. Les ratios financiers déterminants allégués sont le rendement des capitaux propres, le ratio d'endettement et le ratio de couverture de la dette. Les sociétés comparables alléguées sont Aviation Latécoère, Dassault Aviation S.A., SAFRAN S.A., Thales S.A. et Zodiac S.A.
[4455] Les États-Unis notent que, puisqu'un ratio de un ou supérieur est nécessaire pour qu'une société puisse couvrir l'encours de sa dette à court terme, les ratios de couverture de la dette d'Aérospatiale indiquent que la société connaissait à l'époque "de graves difficultés financières".
[4456] États-Unis, PCE, paragraphe 573. Les États-Unis notent que les éléments de preuve des CE concernant une reprise attendue sur le marché des LCA remontent seulement à 1994 et que les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve provenant d'études ou d'analyses réalisées à l'époque par les pouvoirs publics français sur les perspectives d'investissement d'Aérospatiale en 1988, 1989, 1992 ou 1994; États-Unis, réponse à la question n° 27 des premières questions du Groupe spécial, paragraphe 174.
[4457] Question n° 94 h) à i) du facilitateur aux CE, pièce US-4 (RCC).

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

des investisseurs privés), ou que de telles analyses effectuées à l'époque contiennent des renseignements contraires à l'argument des Communautés européennes.[4458]

L'apport de capitaux de 1992

7.1332 Les États-Unis affirment que le Crédit Lyonnais, en tant qu'entité qui était contrôlée par les pouvoirs publics français à l'époque pertinente, est un "organisme public" au sens de l'article 1.1 a) 1) et donc que l'investissement d'un montant de 1,4 milliard de francs français réalisé par le Crédit Lyonnais dans Aérospatiale constitue un transfert direct de fonds (sous la forme d'une participation au capital social) par un organisme public au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[4459] Ils font valoir que cette contribution financière a conféré un avantage à Aérospatiale parce que la décision du Crédit Lyonnais d'investir dans Aérospatiale en 1992 était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés. Enfin, ils font valoir que la participation au capital social de 1992 est spécifique à Aérospatiale au sens de l'article 2 de l'Accord SMC, parce que c'est une participation ponctuelle réalisée par un organisme public et qu'elle est explicitement limitée à Aérospatiale.[4460]

7.1333 À l'appui de leur argument selon lequel la participation au capital social de 1992 du Crédit Lyonnais était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France et avait, par conséquent, conféré un avantage à Aérospatiale, les États-Unis soulignent certains éléments de preuve indiquant la santé financière et les résultats d'Aérospatiale, tels qu'ils ressortent de ses états financiers, et ses perspectives commerciales à l'époque de la participation au capital social de 1992. À cet égard, ils notent que le passif total d'Aérospatiale s'était accru, passant de 33,2 milliards de francs français en 1989 à 60,2 milliards en 1991, sur lesquels la dette arrivant à échéance en un an était passée de 3,6 milliards de francs français à 8,4 milliards de francs français.[4461] Le ratio de couverture de la dette d'Aérospatiale était de 0,1, -0,5 et 0,2 pour les années 1989, 1990 et 1991, respectivement, par rapport aux moyennes correspondantes du groupe de sociétés comparables, soit 2,4, 1,5 et 1,3 respectivement.[4462] Le ratio d'endettement d'Aérospatiale était de 6,5 en 1989, 10,5 en 1990 et 12,3 en 1991, par rapport aux moyennes du groupe des sociétés comparables, soit 4,0, 4,3 et 3,7 respectivement, sur les mêmes périodes.[4463] Les États-Unis considèrent que ces résultats sont des éléments de preuve indiquant qu'"avant la décision de 1992 de prendre encore une participation au capital social, Aérospatiale s'enfonçait plus profondément dans l'endettement, avec une moindre capacité de payer son passif à court terme et un capital sous la pression constante des pertes enregistrées".[4464]

7.1334 En outre, les États-Unis notent qu'Aérospatiale avait enregistré une perte nette d'exploitation en 1990 et n'avait fait état d'un résultat positif en 1991 qu'en raison de l'effet de deux éléments de revenu extraordinaires sans lien avec ses opérations concernant Airbus.[4465] Selon eux, le rendement des capitaux propres d'Aérospatiale était "lamentable" dans les années précédant la participation au

[4458] États-Unis, PCE, paragraphe 572.
[4459] États-Unis, PCE, paragraphe 580. Les États-Unis notent que dans le cadre du processus prévu à l'Annexe V, les Communautés européennes ont confirmé que le Crédit Lyonnais était contrôlé par les pouvoirs publics français au moment de la prise de participation au capital social de 1992; CE, réponse à la question n° 99 du facilitateur, pièce US-5 (RCC).
[4460] États-Unis, PCE, paragraphe 590.
[4461] États-Unis, PCE, paragraphe 583, faisant référence à Aérospatiale, Annual Report 1989, pièce US-287, et Aérospatiale, Annual Report 1991, pièce US-273.
[4462] États-Unis, PCE, paragraphe 583; Ratio Comparison Chart, pièce US-274.
[4463] États-Unis, PCE, paragraphe 583; Ratio Comparison Chart, pièce US-274.
[4464] États-Unis, PCE, paragraphe 583.
[4465] États-Unis, PCE, paragraphe 583; Aérospatiale, Annual Report 1991, pièce US-273; Aérospatiale, Annual Report 1990, pièce US-289.

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

capital social de 1992.[4466] En outre, les États-Unis notent que les articles de presse de l'époque avaient demandé en quoi les investissements réalisés dans Aérospatiale présentaient de l'intérêt pour le Crédit Lyonnais.[4467] En résumé, ils font valoir que les résultats financiers d'Aérospatiale à l'époque de la participation au capital social de 1992 auraient dissuadé les investisseurs privés d'injecter d'autres capitaux dans la société. Selon eux, Aérospatiale traversait une crise de trésorerie, elle avait représenté un mauvais investissement dans les années précédant la prise de participation au capital social et la situation de l'industrie aéronautique n'indiquait pas l'amélioration prochaine de ses perspectives.[4468]

7.1335 Enfin, les États-Unis notent qu'en réponse aux demandes du facilitateur du processus prévu à l'Annexe V visant à ce qu'elles fournissent des rapports, études ou analyses effectués à l'époque en ce qui concerne la situation financière d'Aérospatiale et ses attentes concernant l'investissement, les Communautés européennes avaient répondu que les transactions en question étaient réalisées conformément à la pratique des pouvoirs publics français et en plein accord avec le droit français.[4469] Ils soutiennent que la réponse des Communautés européennes laisse penser que la participation au capital social était compatible avec les pratiques des pouvoirs publics français, non avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés, et que le refus des Communautés européennes de fournir les renseignements demandés par le facilitateur du processus prévu à l'Annexe V étaye encore davantage cette conclusion.

L'apport de capitaux de 1994

7.1336 Les États-Unis allèguent qu'en février 1994, les pouvoirs publics français ont transféré 2 autres milliards de francs français à Aérospatiale à titre d'avance sur une augmentation du capital qui a eu lieu en avril 1994.[4470] Selon eux, cet apport de capitaux constitue une contribution financière car il s'agit d'un transfert direct de fonds sous la forme d'une participation au capital social au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[4471] Ils font valoir que la prise de participation au capital social de 1994 a conféré un avantage à Aérospatiale parce que, sur la base d'une analyse de la situation financière et des résultats d'Aérospatiale avant l'apport de capitaux, cet investissement était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France. Enfin, ils font valoir que la participation au capital social de 1994 est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'il s'agissait d'une prise de participation ponctuelle qui était explicitement limitée à Aérospatiale.

7.1337 À l'appui de leur argument selon lequel la participation au capital social de 1994 était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France et conférait par conséquent un avantage à Aérospatiale, les États-Unis soulignent les résultats financiers et les ratios financiers dont fait état Aérospatiale dans les périodes précédant la prise de participation au capital social de 1994. À cet égard, ils notent qu'Aérospatiale faisait état de pertes

[4466] États-Unis, PCE, paragraphe 585. Les États-Unis notent que le rendement des capitaux propres d'Aérospatiale était de 2,2 pour cent en 1989, -7,7 pour cent en 1990, et 4,5 pour cent en 1991, comparé aux moyennes du groupe des sociétés comparables, soit 15,8 pour cent, 14,5 pour cent et 15,2 pour cent sur les périodes correspondantes.

[4467] États-Unis, PCE, paragraphe 586.

[4468] États-Unis, PCE, paragraphe 589.

[4469] États-Unis, PCE, paragraphe 588; citant CE, réponse à la question n° 100 g) du facilitateur, pièce US-5 (RCC).

[4470] États-Unis, PCE, paragraphe 594.

[4471] Nous croyons comprendre que les États-Unis mettent en cause l'investissement réalisé par les pouvoirs publics français et contestent que cette transaction ait pris la forme d'un apport en numéraire anticipé à Aérospatiale en février 1994 en échange de l'émission de nouvelles actions dans Aérospatiale qui a eu lieu en avril 1994.

nettes consolidées de 2,38 milliards de francs français et 1,4 milliard de francs français en 1992 et 1993, respectivement.[4472] De plus, ils notent que les ratios financiers d'Aérospatiale "restaient désastreux".[4473] Ils font aussi référence à divers articles ou reportages dans les médias qui donnent à penser que la situation financière grave d'Aérospatiale était un fait notoire au moment de la prise de participation au capital social de 1994, y compris une déclaration de février 1994 de Louis Gallois, Président d'Aérospatiale à l'époque, indiquant que du point de vue d'un investisseur, Aérospatiale était encore probablement "repoussante" et laissant penser qu'il était peu probable que la privatisation de la société ait lieu en 1994 ou même en 1995.[4474] De surcroît, les États-Unis font valoir que les perspectives d'Aérospatiale au moment de la prise de participation au capital social de 1994 n'étaient pas non plus prometteuses, et ils relèvent les prévisions de la direction figurant dans le rapport annuel d'Aérospatiale de 1993 selon lesquelles les conditions économiques resteraient très difficiles en 1994.[4475]

7.1338 Les États-Unis notent en outre que la Commission européenne a examiné la prise de participation au capital social de 1994 conformément aux règles communautaires régissant les aides publiques et que, malgré la demande formulée par le facilitateur pendant le processus prévu à l'Annexe V visant à ce que les Communautés européennes fournissent des renseignements en ce qui concerne l'examen effectué par la Commission européenne (y compris la conclusion de la Commission et les motifs concernant la question de savoir si la participation au capital social constituait une aide publique), les Communautés européennes ont refusé de fournir les renseignements. Ils ont demandé au Groupe spécial de faire usage du pouvoir que lui conférait l'article 13 du Mémorandum d'accord pour demander les renseignements sur l'examen de la participation au capital social de 1994 effectué par la Commission européenne conformément aux règles communautaires régissant les aides publiques que les Communautés européennes n'avaient pas fournis au facilitateur durant le processus prévu à l'Annexe V.[4476]

Communautés européennes

7.1339 Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas établi *prima facie* que l'un quelconque des quatre apports de capitaux à Aérospatiale réalisés par les pouvoirs publics français entre 1987 et 1994 dont les États-Unis allèguent qu'ils constituent des subventions à Aérospatiale "[avait] apporté des avantages à Airbus SAS, qui est la seule société qui produit des LCA Airbus dans les Communautés européennes".[4477]

7.1340 Les Communautés européennes soutiennent que les dispositions de l'article 14 de l'Accord SMC sont simplement les principes directeurs que les autorités chargées de l'enquête devraient suivre lorsqu'elles calculent l'avantage conféré au bénéficiaire conformément à l'article 1.1 dans le contexte des enquêtes en matière de droits compensateurs et qu'à ce titre, elles servent de "lignes directrices"

[4472] États-Unis, PCE, paragraphe 598.

[4473] États-Unis, PCE, paragraphe 599. Les ratios d'endettement d'Aérospatiale étaient de 16,6 et 25,5 en 1992 et 1993, respectivement, ce que les États-Unis opposent aux moyennes de 3,2 et 3,1 du groupe des sociétés comparables pour les périodes correspondantes. Les États-Unis notent aussi que le ratio de couverture de la dette d'Aérospatiale était de -1,3 et -0,7 en 1992 et 1993, respectivement, ce qu'ils opposent aux moyennes de 1,1 et 0,7 du groupe des sociétés comparables pour les périodes correspondantes. Selon eux, les ratios de couverture de la dette négatifs indiquent que les actifs d'Aérospatiale étaient "tout à fait insuffisants" pour couvrir ses emprunts de l'époque. En outre, le rendement des capitaux propres d'Aérospatiale était de -48,5 pour cent en 1992 et -37 pour cent en 1993, ce que les États-Unis opposent aux moyennes du groupe des sociétés comparables de 13,2 pour cent et 8,3 pour cent, respectivement, pour les périodes correspondantes.

[4474] États-Unis, PCE, paragraphe 603; pièce US-275.

[4475] États-Unis, PCE, paragraphe 603.

[4476] États-Unis, PCE, paragraphe 593.

[4477] CE, PCE, paragraphe 1109; CE, PDONC, paragraphe 101.

fournissant le "contexte pertinent" pour l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[4478] Selon elles, l'article 14 n'est pas censé fournir un critère juridique à plaquer tel quel aux fins de l'article 1.1 b).[4479] En revanche, les Communautés européennes estiment que dans le contexte d'un apport de capitaux par les pouvoirs publics, il est implicite dans la notion d'"avantage" figurant à l'article 1.1 b) de l'Accord SMC d'examiner la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés. Elles font valoir que pour déterminer quelle aurait été la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés, il est nécessaire de tenir compte des circonstances factuelles entourant l'apport de la contribution financière.[4480] Selon elles, la "pratique" des investisseurs privés diffère en fonction de facteurs tels que le point de savoir si la société ciblée par l'investissement est solvable et l'investisseur privé un créditeur existant, si un "investissement anticyclique" est jugé important ou bien s'il est déconseillé dans le secteur où opère la société ciblée, et si ladite société ciblée pourrait faire l'objet d'une vente, d'une fusion ou d'une autre consolidation.[4481]

7.1341 Les Communautés européennes font valoir que pour déterminer le point de repère de la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés il faut évaluer les perspectives d'avenir de la société visée par l'investissement, et non accorder une importance indue à ses résultats antérieurs. Les investisseurs privés décident s'il y a lieu ou non d'engager des capitaux sur la base d'une évaluation des perspectives et non des résultats antérieurs parce que, selon les Communautés européennes, "la valeur d'une entreprise aujourd'hui est fondamentalement la valeur présente des futurs flux de trésorerie que cette entreprise prévoit de pouvoir distribuer ou réinvestir".[4482] Les Communautés européennes soutiennent que la conclusion des États-Unis selon laquelle les pouvoirs publics français ont agi d'une manière incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France en réalisant des apports de capitaux entre 1987 et 1994 est, dans chaque cas, fondée uniquement sur les données concernant les résultats financiers *antérieurs* d'Aérospatiale. Elles soutiennent que les arguments des États-Unis concernant l'existence d'un avantage allégué conféré par les divers apports de capitaux sont viciés parce qu'ils sont indûment centrés sur les résultats financiers antérieurs d'Aérospatiale plutôt que sur ses perspectives et, en outre, parce que les États-Unis exagèrent les difficultés financières antérieures d'Aérospatiale.

7.1342 Les Communautés européennes font valoir qu'au moment où les pouvoirs publics français ont réalisé les apports de capitaux entre 1987 et 1994, Aérospatiale avait besoin de fonds additionnels pour financer le développement de produits. Selon elles, la décision des pouvoirs publics français de fournir ces fonds était "éclairée par leur connaissance du fait que l'investissement anticyclique est crucial dans le secteur des LCA".[4483] Elles soutiennent qu'un investisseur privé pareillement averti

---

[4478] CE, réponse à la question n° 101 du Groupe spécial, paragraphe 277.
[4479] CE, réponse à la question n° 101 du Groupe spécial, paragraphe 277.
[4480] CE, réponse à la question n° 224 du Groupe spécial, paragraphe 567.
[4481] CE, réponse à la question n° 224 du Groupe spécial, paragraphe 568.
[4482] CE, PCE, paragraphe 1140. Les Communautés européennes notent, par exemple, qu'au début des années 1990, alors que l'industrie du transport aérien commercial était en crise et que les recettes ainsi que les bénéfices d'exploitation de Boeing provenant des aéronefs commerciaux marquaient un fléchissement, Boeing a augmenté la part consacrée à l'investissement dans l'actif total et pris un risque additionnel considérable. Selon les Communautés européennes, la direction de Boeing comprenait que dans la branche de production des LCA, avec son cycle de développement long et coûteux, il était impératif d'augmenter les investissements même durant les périodes de récession, pour mettre la société en position d'être compétitive lorsque le marché reprendrait. CE, PCE, paragraphe 1115.
[4483] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 224 du Groupe spécial, paragraphe 415. Les Communautés européennes font valoir que les deux parties s'accordent à penser qu'eu égard au cycle de développement long et coûteux dans la branche de production des LCA, il est impératif d'investir davantage dans le développement des aéronefs, "en particulier pendant une période marquée par des résultats financiers éprouvants imputables au faible niveau des ventes", de sorte qu'un constructeur de LCA soit en position pour

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

aurait considéré les données relatives aux résultats financiers antérieurs d'Aérospatiale eu égard à la nécessité d'investir d'une manière anticyclique dans le développement des LCA.[4484] Elles font valoir en outre qu'un investisseur privé examinant s'il y a lieu de procéder aux apports de capitaux envisagés évaluerait les perspectives futures d'Aérospatiale.[4485]

Les apports de capitaux réalisés entre 1987 et 1994

7.1343 Les Communautés européennes ne contestent pas la position des États-Unis selon laquelle les apports de capitaux réalisés par les pouvoirs publics français en faveur d'Aérospatiale entre 1987 et 1994 (y compris l'apport de capital réalisé en 1992 par le Crédit Lyonnais) sont des transferts directs de fonds sous la forme de prises de participation au capital social et constituent par conséquent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Toutefois, elles contestent effectivement l'affirmation des États-Unis selon laquelle les diverses prises de participation au capital social ont conféré un avantage à Aérospatiale au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.1344 Les Communautés européennes font valoir que, bien qu'Aérospatiale ait annoncé des pertes de 1992 jusqu'à 1995 lorsque la branche de production était en récession, elle a été régulièrement rentable pendant les exercices financiers 1987 jusqu'à 1991 (couvrant les années qui ont abouti aux augmentations de capital de 1987, 1988 et 1992), est redevenue rentable en 1996 et l'est demeurée à l'issue de la fusion avec Matra Hautes Technologies en 1999 et la création d'EADS en 2000.[4486]

7.1345 Plus spécifiquement, les Communautés européennes contestent sur le plan factuel l'affirmation des États-Unis selon laquelle les apports de capitaux de 1987, 1988, 1992 ont été réalisés alors qu'Aérospatiale n'était pas "apte à bénéficier d'apports en capital". Elles font valoir qu'aux moments pertinents où les pouvoirs publics français évaluaient s'il y avait lieu de réaliser les apports de capitaux de 1987, 1988 et 1992, Aérospatiale était rentable, même si ses résultats financiers "n'étaient peut-être pas aussi solides que la société l'aurait souhaité".[4487] Elles font valoir que pour produire l'A320 (entré en service commercialement en mars 1988), Aérospatiale avait réalisé des investissements notables dans le capital et les équipements spécialisés, en sus de ses investissements pour accroître les niveaux de stock des encours à mesure que la production s'accélérait.[4488] Selon elles, ces investissements ont fortement grevé les ressources financières de la société, ce qui l'a

---

être compétitif lors de la reprise du marché. CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 224 du Groupe spécial, paragraphe 415.

[4484] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 224 du Groupe spécial, paragraphe 415.

[4485] Les Communautés européennes font valoir qu'elles ont fourni "des pages et des pages de documents de l'époque" établissant qu'au moment où les pouvoirs publics français ont réalisé les apports de capitaux en question, Boeing, le GIE Airbus et les pouvoirs publics des États-Unis eux-mêmes avaient prévu la croissance du trafic des compagnies aériennes commerciales et "une forte demande de LCA qui ne serait pas satisfaite avant longtemps"; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 224 du Groupe spécial, paragraphe 416; CE, DCE, paragraphes 534 et 535; voir aussi les éléments de preuve évoqués aux paragraphes 7.1344 à 7.1350, 7.1365, 7.1369 et 7.1373.

[4486] CE, PCE, paragraphe 1136; Aérospatiale Annual Report 1990, pièce EC-177, page 60; Aérospatiale Annual Report 1991, pièce EC-179, page 85; Aérospatiale 1998 Financial Statements, pièce EC-180, page 6.

[4487] CE, PCE, paragraphe 1137.

[4488] CE, PCE, paragraphe 1134; DCE, paragraphe 524; Aérospatiale Annual Report 1990, pièce EC-177, page 4. Les Communautés européennes font valoir qu'un autre facteur qui a provoqué la détérioration du ratio d'endettement d'Aérospatiale en 1986 et 1987 était la pratique comptable de la société consistant à inscrire en tant que charges les pertes enregistrées dans la production des LCA en début de courbe d'apprentissage, lorsque les coûts de production sont notablement plus élevés que les recettes provenant des ventes. Elles notent qu'en revanche Boeing emploie une méthode comptable connue sous le nom de "comptabilité de programme" dans laquelle les pertes de production initiales sont classées dans l'actif; CE, DCE, paragraphes 525 et 526.

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

amenée à contracter des dettes additionnelles et à examiner avec son actionnaire unique, les pouvoirs publics français, la nécessité de fonds additionnels.[4489] S'agissant de la période située entre 1992 et 1995, les Communautés européennes font valoir que les résultats financiers d'Aérospatiale étaient attribuables à la situation de récession où se trouvait l'industrie des transports aériens commerciaux, qui avait eu également des effets défavorables sur les résultats financiers de Boeing durant cette période.[4490]

7.1346 Selon les Communautés européennes, le fait que les résultats financiers d'Aérospatiale "n'étaient pas solides sur certaines des années au cours desquelles les apports de capitaux ont été réalisés par les pouvoirs publics français" ne laisse pas penser que ces derniers ne pouvaient pas avoir ou n'avaient pas une attente réaliste de rendement raisonnable de l'investissement, ni que rien ne leur permettait de conclure que le rendement de leurs capitaux propres enregistrerait une amélioration sensible dans les années à venir.[4491] Les Communautés européennes soutiennent qu'à l'époque où les apports de capitaux contestés de 1987, 1988, 1992 et 1994 ont été réalisés, un investisseur averti ayant une bonne compréhension du cycle de développement des LCA aurait considéré qu'Aérospatiale était apte à bénéficier d'apports en capital, sur la base des "perspectives positives objectivement mesurables de la société".[4492] Elles font valoir que, tout comme Boeing a fortement accru ses investissements dans des actifs liés aux aéronefs commerciaux et a contracté une dette additionnelle, nonobstant "les résultats financiers désastreux qu'elle avait enregistrés au début des années 1990", de même Aérospatiale et les pouvoirs publics français, sur la base de leur évaluation selon laquelle les perspectives futures étaient positives en raison de prévisions de forte croissance de la demande de LCA de transport de passagers, ont décidé aussi de ne pas s'attarder aux résultats médiocres enregistrés par Aérospatiale au cours des dernières années et d'accroître leurs investissements dans l'avenir.[4493] Selon les Communautés européennes, "la présence d'un gros carnet de commandes à la fin des années 1980 et de prévisions solides pour le nouvel A320 et pour le programme de l'A330/A340 qui était alors en train d'être mis au point signifiait que la direction et l'actionnaire unique de la société disposaient de nombreux éléments de preuve indiquant que les résultats de la société afficheraient une amélioration sensible".[4494]

[4489] CE, DCE, paragraphe 524.

[4490] CE, PCE, paragraphe 1138; Trends and Challenges in Aerospace Offsets, Proceedings and Papers, Charles W. Wessner, Editor, Board on Science, Technology, and Economic Policy, National Research Council, National Academy Press, Washington, D.C., 1999, pièce EC-181, page 134; Five-Year Summary, 1994 Boeing 10-K, pièce EC-169, page 56.

[4491] CE, PCE, paragraphe 1116.

[4492] CE, DCE, paragraphe 531.

[4493] CE, DCE, paragraphes 532 et 533. Les Communautés européennes font observer qu'au début des années 1990, les revenus provenant des ventes d'aéronefs commerciaux et le bénéfice d'exploitation de Boeing ont fortement chuté, de 30 pour cent et 49 pour cent, respectivement, entre 1992 et 1994, en raison de la dépression qui affectait le secteur des aéronefs commerciaux; cependant, en dépit de ces résultats financiers moins que robustes, Boeing a spectaculairement augmenté ses investissements en actifs relatifs aux aéronefs commerciaux (de 82 pour cent entre 1991 et 1995) et s'est encore endettée. De fait, relèvent les Communautés européennes, Boeing a lancé le programme 777 en octobre 1990 et a poursuivi son développement au cours d'une période où la demande était très déprimée, le premier vol commercial ayant lieu en 1995, tandis qu'en 1993, la société a lancé le programme de la génération suivante, le 737. CE, PCE, paragraphes 1114 et 1115, 1142; 1993 Boeing 10-K, pièce EC-184, page 57; 1994 Boeing 10-K, pièce EC-169, page 56; 1995 Boeing 10-K, pièce EC-185, pages 41 et 61.

[4494] CE, PCE, paragraphe 1117. Les Communautés européennes indiquent que les débats de la direction figurant dans les rapports annuels pour 1987, 1988 et 1989 en ce qui concerne les livraisons, commandes et options des LCA d'Airbus renforcent les perspectives de la société et soulignent le fondement légitime de l'action des pouvoirs publics français pour décider de réaliser les apports de capitaux de 1988, 1989 et 1992; paragraphes 1145 à 1149.

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

7.1347 Les Communautés européennes font valoir que les résultats financiers d'Aérospatiale pour 1990 et 1991 ont subi le contrecoup de trois événements majeurs sans lien avec l'activité de la société.[4495] Selon elles, "les tendances sous-jacentes [d'Aérospatiale] étaient solides pour Airbus", nonobstant ces événements.[4496] Malgré la déréglementation aérienne, la récession mondiale et la réduction des dépenses militaires dont la conjugaison avait entraîné des pertes à Aérospatiale en 1992 et 1993, les Communautés européennes notent que la société prévoyait que la plupart de ses marchés afficheraient une croissance à plus long terme. Elles font valoir que la décision du Crédit Lyonnais de prendre une participation au capital social en 1994 se justifiait par le fait que l'apport de fonds additionnels était nécessaire pour garantir qu'Aérospatiale continuerait à étoffer sa ligne de produits et à accroître sa compétitivité à l'avenir, en prévision d'une reprise future du marché des LCA.[4497]

7.1348 Les Communautés européennes font valoir que les pouvoirs publics français, à toutes les époques considérées, étaient très bien informés des plans d'activité et des perspectives d'Aérospatiale. À cet égard, les Communautés européennes relèvent que la législation française exigeait que les pouvoirs publics français, en qualité d'actionnaire, aient communication de certaines informations pour leur permettre de décider comment ils voteraient au sujet des apports de capitaux proposés.[4498] En outre, les Communautés européennes font observer que l'évaluation des perspectives d'Aérospatiale faite par les pouvoirs publics français à l'époque des divers apports de capitaux "s'est révélée prophétique" puisque avec la privatisation d'Aérospatiale en 1999 et la constitution d'EADS en 2000, les pouvoirs publics français ont gagné un taux de rendement annuel de **[***]** pour cent sur les investissements qu'ils avaient réalisés entre 1988 et 1994.[4499]

7.1349 Les Communautés européennes soutiennent aussi que, même si les résultats financiers antérieurs ont permis de déterminer le comportement des investisseurs, les États-Unis "déforment l'importance de la relation entre créance et participation". Elles font valoir que l'endettement notable d'Aérospatiale durant la fin des années 1980 peut être expliqué par référence aux exigences financières liées au développement et à la construction de l'A320 et à la décision de la société de comptabiliser en tant que pertes les dépenses récurrentes supérieures aux recettes (contrairement à la manière dont Boeing comptabilise ces coûts), ce qui a exagéré l'effet négatif du ratio d'endettement de la société en 1986 et 1987.[4500]

7.1350 En résumé, les Communautés européennes soutiennent qu'elles ont démontré que les apports de capitaux contestés étaient compatibles avec les règles de l'OMC, même au regard du critère

[4495] CE, PCE, paragraphe 1151. Ces événements étaient la chute du dollar EU, la guerre du Golfe et l'annulation consécutive des créances iraquiennes, et une grève à BAE Systems qui avait retardé les livraisons d'Airbus; Aérospatiale Annual Report 1990, pièce EC-177, page 3; Aérospatiale Comptes de l'exercice 1988, pièce EC-172, page 3.

[4496] CE, PCE, paragraphe 1152. Les Communautés européennes notent, par exemple, qu'ajusté pour tenir compte de la dépréciation du dollar EU, le volume des ventes d'Aérospatiale a augmenté de 10 pour cent en 1990 (depuis 1989) et à nouveau en 1991 (depuis 1990). Aérospatiale Annual Report 1990, pièce EC-177, page 18; Aérospatiale Annual Report 1991, pièce EC-179, page 4.

[4497] CE, PCE, paragraphe 1159; "France Pledges Subsidy to Aerospace Group", New York Times, 3 février 1994, pièce US-298.

[4498] CE, DCE, paragraphes 546 à 550; Aérospatiale, Procès-verbal de l'Assemblée générale extraordinaire du 27 avril 1988, pièce EC-746, page 2; Décret 67-236 du 23 mars 1967 sur les sociétés commerciales, §§133, 135, pièce EC-751; Aérospatiale, Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale extraordinaire du 10 février 1989, pièce EC-747, pages 4, 3; Aérospatiale, Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale extraordinaire relative à l'augmentation du capital, pièce EC-748, page 5; Aérospatiale, Procès-verbal de l'Assemblée générale extraordinaire du 27 avril 1994, pièce EC-749, page 2.

[4499] CE, PCE, paragraphe 1122; Return from Equity Infusions – French Government, pièce EC-171 (RCC).

[4500] CE, DCE, paragraphe 525.

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

juridique proposé par les États-Unis. Pour cette raison, elles estiment qu'il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial ou les États-Unis demandent les renseignements liés à l'examen de l'apport de capitaux de 1994 fait par la Commission européenne, conformément aux règles communautaires régissant les aides publiques. Selon elles, le régime communautaire régissant les aides publiques est fondé sur des concepts distincts qui sont différents du droit de l'OMC et n'ont aucune incidence sur la compatibilité avec les règles de l'OMC d'une opération commerciale particulière.[4501]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1351 Les parties ont avancé des arguments horizontaux généraux quant à l'existence d'une prescription imposant de démontrer la transmission à Airbus SAS de tout avantage conféré à Aérospatiale par une contribution financière et le critère au regard duquel la présence ou l'absence d'un "avantage" au sens de l'article 1.1 b) est évaluée. Nous allons d'abord examiner ces questions horizontales générales et ensuite les arguments et éléments de preuve spécifiques se rapportant à chacun des investissements contestés.

Transmission

7.1352 Nous rejetons l'argument des Communautés européennes selon lequel les États-Unis n'ont pas établi *prima facie* que l'un quelconque des quatre apports de capitaux réalisés par les pouvoirs publics français en faveur d'Aérospatiale entre 1987 et 1994 était une subvention en faveur d'Airbus SAS parce que les États-Unis n'ont pas démontré en quoi l'avantage conféré par les contributions financières respectives apportées à Aérospatiale avait été transmis à Airbus SAS. Les raisons pour lesquelles nous rejetons les arguments des Communautés européennes relatifs à la "transmission" sont exposées en détail ailleurs dans le présent rapport.[4502] En résumé, *si* nous constatons que l'un quelconque des apports de capitaux est une "contribution financière" qui a conféré un "avantage" à Aérospatiale au sens de l'article 1.1 b), nous considérons que cette contribution financière a également conféré un avantage au consortium Airbus Industrie (et par conséquent à Airbus SAS), sans exiger des États-Unis qu'ils établissent d'une manière affirmative la "transmission" d'un tel avantage d'Aérospatiale à Airbus Industrie ou à Airbus SAS.

Déterminer l'existence d'un avantage conféré par une contribution financière sous la forme d'une prise de participation au capital social

7.1353 Une "contribution financière" fournie par les pouvoirs publics ne constitue une subvention que si elle confère un "avantage" à un bénéficiaire. Comme nous l'avons déjà noté dans le contexte de notre évaluation des allégations des États-Unis concernant la restructuration du capital de Deutsche Airbus par les pouvoirs publics allemands, l'Accord SMC ne contient pas de définition du terme "avantage" tel qu'il est utilisé à l'article 1.1 b). Toutefois, il est bien établi qu'une contribution financière confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) lorsque les conditions de la contribution financière sont plus favorables que les conditions offertes au bénéficiaire sur le marché.[4503]

7.1354 En conséquence, pour déterminer si les apports de capitaux à Aérospatiale réalisés par les pouvoirs publics français (y compris le Crédit Lyonnais) ont conféré un avantage à Aérospatiale, nous devons évaluer si les conditions auxquelles ces apports de capitaux ont été fournis à Aérospatiale

[4501] CE, PCE, paragraphe 1163.
[4502] *Voir* les paragraphes 7.193 à 7.200 ci-dessus.
[4503] *Voir*, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 157 et 158; le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM*, paragraphe 7.179; le rapport du Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM*, paragraphes 7.173 à 7.175; le rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.256.

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

étaient plus favorables que celles qui auraient été offertes à Aérospatiale sur le marché aux époques pertinentes.

7.1355 L'Accord SMC n'indique pas de méthodes que les groupes spéciaux peuvent utiliser pour évaluer si les conditions auxquelles une prise de participation au capital social a été réalisée par les pouvoirs publics étaient plus favorables que celles qui auraient été offertes sur le marché. Il n'indique pas non plus la nature des éléments de preuve qui sont nécessaires ou suffisants pour établir ces conditions du marché. L'article 14 de l'Accord SMC intitulé "Calcul du montant d'une subvention en termes d'avantage conféré au bénéficiaire" établit des principes directeurs pour les méthodes qu'utilisent les autorités chargées de l'enquête dans les enquêtes en matière de droits compensateurs pour calculer l'avantage conféré à un bénéficiaire aux fins de la Partie V de l'Accord SMC.

7.1356 Comme nous l'avons noté précédemment, les groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont reconnu que, bien que le texte introductif de l'article 14 indique que les principes directeurs qu'il établit s'appliquent aux fins de la Partie V de l'Accord SMC, l'article 14 constitue néanmoins le contexte pertinent pour l'interprétation du terme "avantage" figurant à l'article 1.1 b).[4504]

7.1357 Les parties conviennent d'une manière générale que l'article 14 a), bien qu'il ne soit pas directement applicable à la Partie III de l'Accord SMC, fournit néanmoins des indications pour l'interprétation de l'article premier de l'Accord SMC pour ce qui est des allégations ne faisant pas intervenir la Partie V.[4505] Par conséquent, les États-Unis font valoir que les apports de capitaux en question ont conféré un avantage à Aérospatiale parce qu'ils étaient incompatibles avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France. Nous croyons comprendre qu'ils font valoir qu'Aérospatiale n'était pas apte à bénéficier d'un apport en capital aux moments des prises de participation des pouvoirs publics français à son capital social, en ce sens qu'Aérospatiale était, ou aurait été, incapable d'attirer les capitaux d'un investisseur privé. La décision des pouvoirs publics français de fournir ces capitaux était donc incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés. Inversement, les Communautés européennes ont cherché à réfuter les allégations des États-Unis selon lesquelles les contributions financières avaient conféré un avantage à Aérospatiale au motif que les perspectives positives futures d'Aérospatiale au moment des diverses prises de participation au capital social justifiaient l'engagement de capitaux additionnels et qu'en apportant ces capitaux, les pouvoirs publics français escomptaient un rendement raisonnable de leur investissement et agissaient donc d'une manière compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés.

7.1358 Notre approche de la question de l'avantage dans le contexte des investissements réalisés par les pouvoirs publics français dans le capital d'Aérospatiale consiste à nous demander si les États-Unis ont démontré qu'un investisseur privé n'aurait pas fait les investissements en question sur la base des renseignements disponibles à l'époque. À cet égard, nous notons qu'un investisseur privé évaluant une prise de participation au capital d'une entreprise cherchera à obtenir un taux de rendement raisonnable de son investissement. Les renseignements pertinents pour une telle évaluation incluraient les indicateurs actuels et antérieurs des résultats financiers de l'entreprise (y compris les taux de rendement du capital) établis à partir de ses états financiers et de ses comptes, les renseignements

[4504] *Voir*, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 155; le rapport de l'Organe d'appel *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 173.

[4505] États-Unis, PCE, paragraphes 544 et 545, 561 à 564; CE, PCE, paragraphe 1215; CE, DDONC, paragraphe 267; CE, réponse à la question n° 101, paragraphe 280; CE, DCE, paragraphe 520. Dans leur réponse à la question n° 101, les Communautés européennes indiquent que la jurisprudence de l'OMC ne suggère pas "une application mécanique, automatique, littérale des critères énoncés à l'article 14 pour la question de la détermination de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b)". À leur avis, le Groupe spécial devrait appliquer ce critère en tenant dûment compte du secteur et du type d'opérations; paragraphe 277.

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

relatifs à ses perspectives financières futures, y compris les études de marché, les prévisions économiques et les évaluations du projet, la participation d'autres investisseurs privés au capital de l'entreprise et les perspectives du marché pour les produits qu'elle produit.

Les apports de capitaux à Aérospatiale réalisés entre 1987 et 1994

Contribution financière

7.1359 Nous considérons que les apports de capitaux faits par les pouvoirs publics français à Aérospatiale en 1987, 1988 et 1994 sont des transferts directs de fonds sous la forme de participations au capital social et qu'ils constituent par conséquent des "contributions financières" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes ne contestent pas qu'à l'époque pertinente, le Crédit Lyonnais était un "organisme public" au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Nous estimons qu'à l'époque de sa prise de participation au capital d'Aérospatiale en 1992, le Crédit Lyonnais était contrôlé par les pouvoirs publics français et était un "organisme public" aux fins de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. En conséquence, l'apport de capitaux de 1,4 milliard de francs français fait à Aérospatiale par le Crédit Lyonnais en 1992 constitue aussi une contribution financière (c'est-à-dire un transfert direct de fonds sous la forme d'une participation au capital social) par un organisme public au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

Avantage

7.1360 Les États-Unis ont présenté des éléments de preuve comparant les résultats financiers d'Aérospatiale (exprimés sous la forme de certains ratios financiers déterminants) durant les périodes pertinentes aux résultats financiers de certaines sociétés d'un groupe de sociétés comparables allégué sur les mêmes périodes.[4506] Ces éléments de preuve indiquent qu'entre 1985 et 1994, les ratios financiers d'Aérospatiale étaient uniformément et, dans certains cas, notablement inférieurs aux ratios moyens correspondants du groupe des sociétés comparables. Nous avons conscience que les investisseurs emploient diverses méthodes pour estimer le taux de rendement escompté d'investissements potentiels et que les mesures des résultats financiers antérieurs d'une société sont souvent pertinentes, au moins comme point de départ, pour effectuer de telles estimations. En outre, il y a bien des façons de mesurer les résultats financiers d'une société. Les États-Unis ont présenté des éléments de preuve montrant les résultats financiers d'Aérospatiale mesurés au regard des résultats d'un groupe de sociétés comparables allégué exprimés sous la forme de leurs ratios respectifs de rendement des capitaux propres, d'endettement et de couverture de la dette. Les Communautés européennes n'ont pas contesté que ce qu'il est convenu d'appeler les sociétés "comparables" indiquées par les États-Unis soit des comparateurs appropriés pour évaluer les résultats financiers d'Aérospatiale dans le contexte des branches de production dans lesquelles la société exerce ses activités. Certes, nous hésiterions à nous appuyer indûment sur une unique mesure de résultats financiers pris isolément, reconnaissant que tout ratio financier particulier peut être affecté par des facteurs comptables ou d'autres facteurs non liés à la situation financière sous-jacente et aux résultats d'une entreprise, mais nous notons que les Communautés européennes n'ont pas contesté la pertinence, l'exactitude ou le caractère approprié de l'évaluation des résultats financiers d'Aérospatiale sur la base des ratios financiers choisis par les États-Unis, et qu'elles n'ont pas non plus suggéré d'autres bases pour évaluer les résultats financiers d'Aérospatiale par rapport au groupe des sociétés comparables. En raison du caractère cyclique des marchés sur lesquels intervient la société, nous estimons que les indicateurs des résultats financiers d'Aérospatiale en relation avec les résultats d'autres sociétés opérant dans les mêmes branches de production et dont on peut présumer qu'elles sont soumises aux mêmes risques et cycles commerciaux qu'Aérospatiale sont particulièrement probants pour la question

[4506] Pièce US-274.

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

de savoir si un investisseur privé aurait choisi de réaliser les investissements dans le capital d'Aérospatiale en cause dans le présent différend.

7.1361 Les Communautés européennes ont présenté des éléments de preuve censés démontrer qu'au moment où les pouvoirs publics français avaient pris les différentes participations au capital social, Aérospatiale avait des perspectives futures positives qui, associées à l'engagement pris par la société d'investir dans le développement de nouveaux produits, justifiaient l'engagement d'actifs en capital-développement.[4507] Ces éléments de preuve couvrent la période située entre 1985 et 1994 et comprennent: i) des déclarations figurant dans divers rapports annuels d'Aérospatiale en ce qui concerne la situation des livraisons, commandes d'aéronefs et commandes en attente, les recettes, les bénéfices et le chiffre d'affaires; ii) des rapports sur les prévisions du marché et de l'entreprise établis par Airbus GIE, prévoyant des accroissements de la demande de LCA et des accroissements de la part de marché détenue par le GIE Airbus; et iii) les prévisions de Boeing concernant le marché et une publication du gouvernement américain prévoyant une croissance à long terme pour la branche de production des LCA. Pour les raisons que nous examinons aux paragraphes 7.1366, 7.1370 et 7.1374, lorsque nous évaluons si un investisseur privé aurait réalisé les investissements en question, nous sommes portés à accorder relativement moins de poids aux éléments de preuve de ces deux dernières catégories qu'aux éléments de preuve comparant les résultats financiers antérieurs d'Aérospatiale à ceux des sociétés comparables, associés aux déclarations de la direction concernant les attentes et perspectives de l'entreprise figurant dans les rapports annuels d'Aérospatiale.

7.1362 Nous avons examiné les éléments de preuve avec attention et en totalité et indiquons ci-après nos constatations factuelles en ce qui concerne la situation et les perspectives financières d'Aérospatiale sur la base des renseignements qui existaient au moment où les pouvoirs publics français ont réalisé les différents investissements dans Aérospatiale.

7.1363 Tout d'abord, en ce qui concerne les **apports de capitaux de 1987 et 1988**, nous notons qu'Aérospatiale faisait état d'un bénéfice de 50 millions de francs français pour 1987 et 93 millions de francs français en 1988. Notant que les ventes pour l'année 1987 avaient continué d'être affectées par la crise qui avait frappé le secteur aéronautique en 1982-1983, Aérospatiale décrivait l'année 1987 comme marquant un tournant pour la société.[4508] Toutefois, elle notait aussi qu'avec un quart de sa production facturée en dollars EU, la chute continue du dollar EU depuis 1985 pesait lourd au regard des ventes en francs français. La société relevait des facteurs positifs ayant un effet sur ses perspectives, par exemple une forte croissance du trafic commercial aérien, des budgets militaires qui offraient la possibilité de moderniser les équipements militaires, l'engagement par le GIE Airbus de nouveaux programmes stratégiques comme le lancement des programmes A330/A340, et le lancement des satellites Ariane 5 et Hermès.[4509] Par ailleurs, Aérospatiale avertissait qu'elle était exposée aux reculs du dollar EU, à la volatilité du marché résultant de l'instabilité économique et d'une situation économique proche de la stagnation, ainsi qu'à l'intensification de la concurrence. Elle indiquait aussi qu'en 1987, son fonds de roulement avait diminué en raison d'une réduction du financement interne et d'une augmentation des investissements, alors que les besoins en fonds de roulement s'étaient accrus du fait des niveaux d'activité plus importants et de la nécessité d'augmenter le nombre de livraisons dans les années à venir. Selon Aérospatiale, cette "nécessité de rétablir une situation financière équilibrée" avait conduit les pouvoirs publics français à faire un apport de capitaux de 1,25 milliard de francs français en 1987.[4510] En résumé, Aérospatiale prévoyait que l'avenir ne serait en rien moins difficile que l'année précédente ne l'avait été. Enfin, nous notons que pendant la période précédant les investissements réalisés par les pouvoirs publics français, les ratios

[4507] CE, DCE, paragraphe 534.
[4508] Aérospatiale Annual Report 1987, pièce US-32, page 2.
[4509] Aérospatiale SNI, *Comptes de l'exercice* 1987, pièce EC-176, page 12.
[4510] Aérospatiale Annual Report 1987, pièce US-32, page 2.

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

de rendement des capitaux, d'endettement et de couverture de la dette d'Aérospatiale étaient régulièrement inférieurs aux ratios moyens correspondants du groupe des sociétés comparables.[4511]

7.1364 Les Communautés européennes expliquent qu'Aérospatiale avait besoin de capital social additionnel en 1987 et 1988 pour financer de nouveaux investissements tels que l'accélération de la construction de l'A320 (avec la première livraison prévue en 1988) et le lancement de l'A330/A340 en 1987 (avec la première livraison prévue en 1993).[4512] À notre avis, le fait que des capitaux additionnels aient pu être nécessaires du point de vue de l'entreprise bénéficiaire ne signifie pas que l'apport de ces capitaux additionnels se justifiait du point de vue d'un investisseur cherchant à obtenir un taux de rendement raisonnable de son investissement. Par ailleurs, nous ne considérons pas que le fait qu'Aérospatiale a été sous-capitalisée par les pouvoirs publics français, son unique actionnaire, signifie nécessairement qu'un investisseur privé n'aurait pas fourni de capitaux à la société.

7.1365 Outre des extraits des rapports annuels d'Aérospatiale de 1987 et 1988 (indiquant en détail les augmentations des recettes, des recettes nettes et des commandes entre 1987 et 1988, et fournissant des détails concernant les commandes en attente et les niveaux des commandes et des options d'Aérospatiale pour l'A320 et l'A330/A340), les Communautés européennes ont fourni deux types d'éléments de preuve dont elles allèguent qu'il s'agit d'éléments de preuve objectifs démontrant les perspectives futures positives d'Aérospatiale qui auraient servi de base permettant à un investisseur privé de prévoir un rendement raisonnable pour une prise de participation au capital d'Aérospatiale aux époques pertinentes. Ces éléments de preuve sont: i) les perspectives commerciales et du GIE Airbus et ses perspectives concernant le marché[4513]; et ii) les perspectives de Boeing concernant le marché.[4514]

7.1366 Toutefois, ces éléments de preuve ont trait dans l'ensemble aux conditions générales du marché et contiennent très peu d'explications concernant le fondement des hypothèses et prévisions. En outre, les prévisions ne se rapportent pas spécifiquement aux opérations commerciales d'Aérospatiale, mais à celles d'Airbus GIE, dont l'activité ne comprend que l'un des volets des activités opérationnelles d'Aérospatiale. À cet égard, les éléments de preuve sont potentiellement pertinents pour les perspectives de la division Aéronefs d'Aérospatiale mais n'indiquent pas les perspectives pour les divisions Missiles, Espace et Défense et Hélicoptères de la société, qui seraient également pertinentes pour un investisseur envisageant d'investir dans la société dans son ensemble. Nous attribuons relativement moins de poids aux éléments de preuve figurant dans les perspectives commerciales et les perspectives concernant le marché pour le GIE Airbus et les perspectives concernant le marché pour Boeing car nous n'estimons pas que ces éléments soient particulièrement probants pour la question de savoir si un investisseur privé envisageant d'investir dans le capital d'Aérospatiale à l'époque pertinente aurait pu s'attendre à obtenir un taux de rendement raisonnable pour son investissement. Nous notons aussi que les Communautés européennes n'ont pas communiqué de renseignements relatifs aux chiffres réels des gains projetés d'Aérospatiale pour 1988 et ultérieurement, ni à tous autres projections ou budgets financiers d'Aérospatiale dont on peut présumer qu'ils avaient été mis à la disposition des pouvoirs publics français avant leur décision de prendre une participation additionnelle au capital social de la société en 1987 et 1988. De tels

[4511] Pièce US-274.

[4512] CE, PCE, paragraphes 1134 et 1135.

[4513] Airbus GIE, *A View of the Future*, April 1985, part C and Chart C2, pièce EC-727; Airbus GIE, *Market and Business Forecasts* 1986-2005, pièce EC-728; Airbus GIE, Global Market Forecast 1987-2006, pièce EC-729. Les documents du GIE Airbus prévoient qu'en 2004/2005, Airbus atteindra son objectif de stratégie à long terme, à savoir s'assurer une part de 30 pour cent de l'activité d'approvisionnement des principales compagnies aériennes mondiales, tout en prévoyant aussi une augmentation du trafic de 5,6 pour cent par an en moyenne sur la période 1985-2004 et un accroissement notable de la demande sur la période 1987-2006.

[4514] Airbus GIE, *A View of the Future*, April 1985, part C and Chart C2, pièce EC-727.

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

éléments de preuve auraient pu étayer une réfutation par les Communautés européennes de l'argumentation des États-Unis en démontrant qu'un investisseur privé envisageant d'investir dans le capital d'Aérospatiale à l'époque pertinente aurait pu s'attendre à obtenir un taux de rendement raisonnable pour un tel investissement.[4515]

7.1367 Nous concluons qu'un investisseur privé n'aurait pas réalisé des investissements d'un montant de 1,25 milliard de francs français dans le capital d'Aérospatiale en 1987 et 1988. Nous tirons cette conclusion après avoir examiné dans leur totalité tous les éléments de preuve concernant les apports de capitaux des pouvoirs publics français à Aérospatiale en 1987 et 1988.[4516] Par conséquent, nous considérons que les États-Unis ont établi que les décisions des pouvoirs publics français en matière d'investissement concernant les prises de participation au capital social à hauteur de 1,25 milliard de francs français en 1987 et 1988 étaient incompatibles avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France et ont conféré un avantage à Aérospatiale au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.1368 S'agissant de **l'apport de capitaux réalisé par le Crédit Lyonnais en 1992**, nous notons qu'en 1991 Aérospatiale avait fait état de recettes nettes de 1 829 millions de francs français, contre 38 millions de francs français en 1990 et 204 millions de francs français en 1989. Toutefois, compte tenu de l'effet de postes exceptionnels, la société avait affiché en réalité une perte nette en 1991.[4517] En outre, à la fin de 1992, Aérospatiale avait annoncé une perte de 477 millions de francs français pour le premier semestre de 1992, en sus d'une provision de 300 millions de francs français pour un plan de restructuration de l'emploi qui devait toucher 1 150 employés.[4518] Elle avait noté dans son rapport annuel de 1991 que ses carnets de commandes étaient profondément affectés par l'atmosphère de crise qui avait régné toute l'année en raison de l'effondrement du trafic aérien et des lourdes pertes enregistrées par les compagnies aériennes, du ralentissement économique général et des restrictions budgétaires qui touchaient les acheteurs. Même si les commandes d'aéronefs commerciaux assuraient alors une production de trois à quatre ans, la situation concernant les commandes en attente tant pour les hélicoptères que pour les missiles était décrite comme une cause de préoccupation. De plus, l'annulation du programme concernant le missile stratégique S-45 était présentée comme modifiant profondément les perspectives de la division Espace et Défense, alors que la situation de la société sur le marché régional des aéronefs était qualifiée de "vulnérable" du fait du refus de la Commission européenne d'approuver l'acquisition par Aérospatiale de la société De Havilland.[4519] Enfin, nous notons que durant la période précédant la prise de participation du Crédit Lyonnais, les ratios de

[4515] Nous rappelons, toutefois, que le poids que nous accorderions à de tels éléments de preuve dépendrait des éléments de preuve eux-mêmes.

[4516] Nous rappelons que les États-Unis ont demandé au Groupe spécial de tirer certaines déductions logiques du fait que les Communautés européennes n'avaient pas répondu aux demandes formulées par le facilitateur du processus prévu à l'Annexe V relativement à la question de savoir s'il y avait eu une quelconque évaluation préalable des prises de participation au capital social ou des actions d'Aérospatiale durant cette période et les priant de fournir tous rapports ou analyses de la situation et des perspectives financières d'Aérospatiale effectuées à l'époque. Compte tenu de nos conclusions en ce qui concerne les éléments de preuve communiqués dans le présent différend, nous ne jugeons pas nécessaire de tirer les déductions logiques demandées par les États-Unis.

[4517] Aérospatiale Annual Report 1991, pièce EC-179, page 13. Les postes exceptionnels étaient une plus-value de 3 316 millions de francs français provenant de la cession de l'activité hélicoptères de l'entreprise et une provision de -815 francs français pour indemnités de licenciement.

[4518] Les Échos, *Accord annoncé en juillet dernier – Le Crédit Lyonnais finalise son entrée dans Aérospatiale*, pièce US-283, page 1.

[4519] Aérospatiale, Annual Report 1991, pièce EC-179, page 3.

rendement des capitaux propres, d'endettement et de couverture de la dette d'Aérospatiale étaient régulièrement inférieurs aux ratios moyens correspondants du groupe des sociétés comparables.[4520]

7.1369 Les éléments de preuve fournis par les Communautés européennes sont constitués de renseignements tirés des rapports annuels d'Aérospatiale, relatifs au bénéfice net, au chiffre d'affaires, aux commandes et commandes en attente et aux cotes de crédit notifiés, au planning prévisionnel et aux prévisions concernant le marché et les livraisons d'Airbus GIE[4521], et de documents relatifs aux perspectives de Boeing concernant le marché. Les Communautés européennes ont aussi signalé les déclarations formulées par un cadre du Crédit Lyonnais après l'annonce de la prise de participation d'août 1992 selon lesquelles l'investissement était justifié par les bonnes perspectives du programme A330/A340 qui commencerait à générer des recettes substantielles en 1994 et selon lesquelles le Crédit Lyonnais considérait que l'investissement dans Aérospatiale était un investissement à long terme.[4522]

7.1370 Toutefois, hormis les éléments de preuve concernant les résultats financiers publiés d'Aérospatiale, ces éléments de preuve ont trait dans l'ensemble aux conditions générales du marché et contiennent très peu d'explications concernant le fondement des hypothèses et prévisions. En outre, les prévisions concernant le marché et les livraisons ne se rapportent pas spécifiquement aux opérations commerciales d'Aérospatiale, mais à celles d'Airbus GIE, dont l'activité comprend l'un des volets des activités opérationnelles d'Aérospatiale. À cet égard, les éléments de preuve sont potentiellement pertinents pour les perspectives de la division Aéronefs d'Aérospatiale mais n'indiquent pas les perspectives pour les divisions Missiles, Espace et Défense et Hélicoptères de la société, qui seraient également pertinentes pour un investisseur envisageant d'investir dans la société dans son ensemble. Nous attribuons relativement moins de poids aux éléments de preuve figurant dans les prévisions concernant le marché et les livraisons du GIE Airbus et dans les perspectives concernant le marché pour Boeing car nous n'estimons pas que ces éléments soient particulièrement probants pour la question de savoir si un investisseur privé envisageant d'investir dans le capital d'Aérospatiale à l'époque pertinente aurait pu s'attendre à obtenir un taux de rendement raisonnable pour son investissement. Nous notons aussi que les Communautés européennes n'ont pas communiqué de renseignements relatifs aux chiffres réels des gains projetés d'Aérospatiale pour 1992 et ultérieurement, ni à tous autres projections ou budgets financiers d'Aérospatiale dont on peut présumer qu'ils avaient été mis à la disposition du Crédit Lyonnais et des pouvoirs publics français avant la décision de prendre la participation additionnelle au capital social de la société en 1992. De tels éléments de preuve auraient pu étayer une réfutation par les Communautés européennes de l'argumentation des États-Unis en démontrant qu'un investisseur privé envisageant d'investir dans le capital d'Aérospatiale à l'époque pertinente aurait pu s'attendre à obtenir un taux de rendement raisonnable pour un tel investissement.[4523]

7.1371 Nous concluons qu'un investisseur privé n'aurait pas réalisé des investissements d'un montant de 1,4 milliard de francs français dans le capital d'Aérospatiale en 1992. Nous tirons cette conclusion après avoir examiné dans leur totalité tous les éléments de preuve concernant les apports de capitaux

[4520] Ratio Comparison Chart, pièce US-274.

[4521] Airbus GIE Operational Plan & Budget 1989-1991, pièce EC-724; Airbus GIE Market and Delivery Forecasts 1990-2009, pièce EC-730; Airbus GIE Global Market Forecast 1990-2009, pièce EC-731; Airbus GIE Forecast, pièce EC-725; Airbus GIE Market Perspectives for Civil Jet Aircraft, pièce EC-732; Airbus GIE Market Perspectives for Civil Jet Aircraft June 1991, pièce EC-733.

[4522] Aviation Week & Space Technology, Crédit Lyonnais to Buy 20% Stake in Aérospatiale from French Government, 3 août 1992, pièce US-284.

[4523] Nous notons, toutefois, que le poids que nous accorderions à de tels éléments de preuve dépendrait des éléments de preuve eux-mêmes.

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

du Crédit Lyonnais à Aérospatiale en 1992.[4524] Par conséquent, nous considérons que les États-Unis ont établi que la décision du Crédit Lyonnais en matière d'investissement concernant la prise de participation au capital social à hauteur de 1,4 milliard de francs français en 1994 était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France et a conféré un avantage à Aérospatiale au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.1372 Enfin, s'agissant de l'investissement de **2 milliards de francs français réalisé par les pouvoirs publics français en 1994**, nous notons que dans la période précédant cet investissement, Aérospatiale avait enregistré une perte consolidée de 1,42 milliard de francs français en 1993, ce qu'elle considérait comme une amélioration par rapport aux pertes de 2,38 milliards de francs français enregistrées en 1992.[4525] Dans son rapport annuel de 1993, la société indiquait que, d'une manière générale, les conditions du marché en 1993 étaient pires qu'en 1992, avec des marchés qui se contractaient notablement sous l'effet d'une double crise de la demande civile et de la demande militaire qui avait créé un excédent de capacité de production et augmenté la pression sur les prix. Elle indiquait qu'elle continuait de subir le contrecoup de la crise qui sévissait dans l'industrie aérospatiale mondiale depuis plusieurs années. La déréglementation anarchique des transports aériens et la récession mondiale avaient entraîné des annulations de commandes d'aéronefs au cours de l'année 1993, les commandes militaires des pays occidentaux avaient diminué brutalement et le marché des hélicoptères civils s'était effondré.[4526] Aérospatiale indiquait ce qui suit: "La crise dans l'industrie aérospatiale est mondiale, et nos marchés n'ont jamais été touchés aussi gravement qu'ils le sont aujourd'hui."[4527] Elle qualifiait les perspectives pour sa division Aéronefs de "très pessimistes" et prévoyait qu'il n'y aurait "aucune reprise notable" des commandes d'aéronefs jusqu'en 1996 ou 1997.[4528] Elle prévoyait que l'activité de sa division Missiles pour les trois années suivantes serait comparable aux niveaux de 1993. Le marché des hélicoptères civils avait connu la pire des années pour les ventes d'hélicoptères depuis 1967, et Aérospatiale indiquait qu'on ne pourrait s'attendre à aucune reprise notable à court terme.[4529] Par suite de ce qu'elle décrivait comme ses "perspectives médiocres à court terme", Aérospatiale avait décidé d'adopter un nouveau plan de restructuration de l'emploi comportant la suppression de 2 240 emplois en 1994, en sus des 1 800 emplois qui avaient été supprimés en 1993. Son but exprimé était de retrouver la rentabilité en 1995 au plus tard.[4530] Nous notons aussi que durant la période précédant l'investissement réalisé par les pouvoirs publics français, les ratios de rendement de capitaux, d'endettement et de couverture de la dette d'Aérospatiale étaient régulièrement inférieurs aux ratios moyens correspondants du groupe des sociétés

[4524] Nous rappelons que les États-Unis ont demandé au Groupe spécial de tirer certaines déductions logiques du fait que les Communautés européennes n'avaient pas répondu aux demandes formulées par le facilitateur du processus prévu à l'Annexe V relativement à la question de savoir s'il y avait eu une quelconque évaluation préalable des prises de participation au capital social ou des actions d'Aérospatiale durant cette période et les priant de fournir tous rapports ou analyses de la situation et des perspectives financières d'Aérospatiale effectuées à l'époque. Compte tenu de nos conclusions en ce qui concerne les éléments de preuve communiqués dans le présent différend, nous ne jugeons pas nécessaire de tirer les déductions logiques demandées par les États-Unis.

[4525] Aérospatiale Annual Report 1993, page 5. Bien qu'elle ait réussi à ramener sa dette nette à 3,7 milliards de francs français, Aérospatiale notait aussi que la sous-évaluation du dollar EU, les modifications des conditions de remboursement des prêts consentis par les pouvoirs publics pour financer le développement des aéronefs et une charge de 724 millions de francs français destinée à couvrir le plan de restructuration de l'emploi qui devait être appliqué en 1994 étaient autant d'éléments qui avaient eu une incidence négative sur les résultats d'exploitation.

[4526] Aérospatiale Annual Report 1993, pièce EC-186, page 42.

[4527] Aérospatiale Annual Report 1993, pièce EC-186, page 3.

[4528] Aérospatiale Annual Report 1993, pièce EC-186, page 12.

[4529] Aérospatiale Annual Report 1993, pièce EC-186, page 30.

[4530] Aérospatiale Annual Report 1993, pièce EC-186, page 7.

comparables.[4531] En mars 1994, les médias annonçaient que les résultats d'Aérospatiale pour 1993, conjugués aux perspectives médiocres des ventes civiles et militaires jusqu'en 1996, avaient amené le Premier Ministre français à exclure la possibilité de privatiser Aérospatiale dans un proche avenir.[4532]

7.1373 Les Communautés européennes font référence au rapport annuel de 1992 d'Aérospatiale qui faisait état d'augmentations des ventes de 10 pour cent par rapport à l'année précédente et de commandes en attente en fin d'année correspondant à quatre années de production. Elles ont aussi fourni des éléments de preuve montrant des prévisions du GIE Airbus qui indiquaient des augmentations notables de la demande d'aéronefs civils par rapport à la période 1992-2011 (les commandes d'Airbus annoncées pour 1992 s'élevant à 20 pour cent de cette demande)[4533], des éléments de preuve montrant que les pouvoirs publics français estimaient qu'il y aurait une reprise progressive sur les marchés de l'aérospatiale dont on pouvait s'attendre à ce que la société tire avantage[4534], des éléments de preuve montrant qu'Aérospatiale avait prévu en 1993 une croissance à long terme sur la plupart de ses marchés, nonobstant leur faiblesse à court terme[4535], et les perspectives de Boeing concernant le marché ainsi qu'une publication du National Research Council des États-Unis prévoyant à long terme une progression notable de la croissance du trafic et des livraisons.[4536]

7.1374 Bien que les Communautés européennes aient souligné des déclarations générales au sujet de l'attente d'une reprise du marché à plus long terme, ces éléments de preuve doivent être examinés au regard des éléments de preuve montrant les résultats médiocres d'Aérospatiale dans les années précédant l'apport de capitaux de 1994 (à la fois dans l'absolu et par rapport au groupe des sociétés comparables) et des déclarations très pessimistes formulées par la direction dans ses rapports annuels sur les perspectives de reprise à court terme et à moyen terme. Pour les raisons que nous avons précédemment indiquées, nous attribuons relativement moins de poids aux éléments de preuve figurant dans les perspectives concernant le marché et les perspectives commerciales pour le GIE Airbus et les perspectives concernant le marché pour Boeing car nous n'estimons pas que ces éléments soient particulièrement probants pour la question de savoir si un investisseur privé envisageant d'investir dans le capital d'Aérospatiale à l'époque pertinente aurait pu s'attendre à obtenir un taux de rendement raisonnable pour son investissement. Nous notons aussi que les Communautés européennes n'ont pas communiqué de renseignements relatifs aux chiffres réels des gains projetés d'Aérospatiale pour 1994 et ultérieurement, ni à tous autres projections ou budgets financiers d'Aérospatiale dont on peut présumer qu'ils avaient été mis à la disposition des pouvoirs publics français avant leur décision de prendre une participation additionnelle au capital social d'Aérospatiale en 1994. De tels éléments de preuve auraient pu étayer une réfutation par les Communautés européennes de la plainte des États-Unis en démontrant qu'un investisseur privé envisageant d'investir dans le capital d'Aérospatiale à l'époque pertinente aurait pu s'attendre à obtenir un taux de rendement raisonnable pour un tel investissement.[4537]

[4531] Pièce US-274.
[4532] Flight International, *France rules out Aérospatiale sell-off*, pièce US-299.
[4533] Airbus GIE Forecast 1986-2006, pièce EC-723.
[4534] New York Times, *France Pledges Subsidy to Aerospace Group*, 3 February 1994, pièce US-298.
[4535] Financial Times, *Aérospatiale Posts FFr 2.3 bn loss*, 26 March 1993, pièce US-295.
[4536] Boeing 1991 Current Market Outlook, pièce EC-742; Boeing 1992 Current Market Outlook, pièce EC-743; Boeing 1993 Current Market Outlook, pièce EC-744; Boeing 1994 Current Market Outlook, pièce EC-745; High-Stakes Aviation: US-Japan Technology Linkages in Transport Aircraft, Committee on Japan, Office of Japan Affairs, Office of International Affairs, National Research Council, National Academy Press, Washington, D.C. 1994, pièce EC-170.
[4537] Nous notons, toutefois, que le poids que nous accorderions à de tels éléments de preuve dépendrait des éléments de preuve eux-mêmes.

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

7.1375 Nous concluons qu'un investisseur privé n'aurait pas investi à hauteur de 2 milliards de francs français dans Aérospatiale en 1994. Nous tirons cette conclusion après avoir examiné dans leur totalité tous les éléments de preuve concernant les apports de capitaux des pouvoirs publics français à Aérospatiale en 1994.[4538] Par conséquent, nous considérons que les États-Unis ont établi que la décision des pouvoirs publics français en matière d'investissement concernant la prise d'une participation au capital social à hauteur de 2 milliards de francs français en 1994 était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France et a conféré un avantage à Aérospatiale au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

La pertinence de l'absence à l'époque d'évaluations objectives de la situation et des perspectives financières d'une entreprise

7.1376 Nous notons que les États-Unis font valoir aussi que les analyses indépendantes des finances et des perspectives d'une société considérée pour un investissement effectuées à l'époque figurent parmi les "principaux types d'éléments de preuve" disponibles pour montrer si une prise de participation au capital social était compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés.[4539] Selon les États-Unis, inversement, l'*absence* d'analyses indépendantes à l'époque "tend à montrer qu'une décision en matière d'investissement n'est pas compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés – autrement dit, qu'elle n'est pas fondée sur des considérations commerciales[4540] et laisse penser que les pouvoirs publics ont pris une décision d'investissement sans la "base d'analyse que des investisseurs privés exigeraient normalement".[4541]

7.1377 Les Communautés européennes font valoir que fonder une constatation de l'existence d'un "avantage" au sens de l'article 1.1 b) sur l'*absence* d'analyses financières indépendantes à l'époque équivaut à renverser la charge de la preuve en exigeant d'un Membre défendeur (ou d'un défendeur dans le cadre d'une procédure interne en matière de droits compensateurs) qu'il démontre d'une manière affirmative que la contribution financière n'a pas conféré d'avantage.[4542] À cet égard, elles établissent une distinction entre le critère au regard duquel la présence ou l'absence d'un "avantage"

[4538] Nous rappelons que les États-Unis ont demandé au Groupe spécial de tirer certaines déductions logiques du fait que les Communautés européennes n'avaient pas répondu aux demandes formulées par le facilitateur du processus prévu à l'Annexe V relativement à la question de savoir s'il y avait eu une quelconque évaluation préalable des prises de participation au capital social ou des actions d'Aérospatiale durant cette période et les priant de fournir tous rapports ou analyses de la situation et des perspectives financières d'Aérospatiale effectuées à l'époque. Compte tenu de nos conclusions en ce qui concerne les éléments de preuve communiqués dans le présent différend, nous ne jugeons pas nécessaire de tirer les déductions logiques demandées par les États-Unis.

[4539] États-Unis, PCE, paragraphe 564.

[4540] États-Unis, réponse à la question n° 280 du Groupe spécial, paragraphe 110.

[4541] États-Unis, observations sur la réponse des CE à la question n° 260 du Groupe spécial, paragraphe 44; *voir* aussi États-Unis, réponse à la question n° 280 du Groupe spécial, paragraphe 110. Les États-Unis font référence à divers différends dans lesquels ils affirment que d'autres groupes spéciaux ont constaté qu'une contribution financière n'avait pas été fournie sur la base de considérations commerciales, comme l'attestait l'absence d'analyse financière indépendante à l'époque: rapport du Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM*, paragraphe 7.208; rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.276; rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphe 7.437.

[4542] CE, réponse à la question n° 280 du Groupe spécial, paragraphe 182. Les Communautés européennes affirment que les États-Unis ont converti à tort une constatation formulée par le Groupe spécial *Corée – Navires de commerce* au sujet de la *pertinence* d'études ou d'analyses effectuées à l'époque par les pouvoirs publics en une prescription imposant la fourniture de telles études ou analyses pour que les Communautés européennes puissent défendre avec succès les apports de capitaux des pouvoirs publics français à Aérospatiale; CE, DCE, paragraphe 543.

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

doit être évaluée, d'une part, et les éléments de preuve pertinents pour cette évaluation, d'autre part.[4543] S'agissant du premier, elles soutiennent que le critère pour évaluer la présence ou l'absence d'un avantage est le marché, et qu'il n'y a rien dans l'article 1.1 b) ou l'article 14 qui permette de plaquer ce critère sur les "considérations" des pouvoirs publics.[4544] Elles font valoir que les analyses financières indépendantes de la situation et des perspectives financières d'une société considérée pour un investissement effectuées à l'époque ne sont qu'un exemple (et en aucun cas le seul ou celui qu'il faut obligatoirement produire) des éléments de preuve qu'un Membre défendeur peut présenter pour établir que sa décision en matière d'investissement était compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés.[4545]

7.1378 Nous n'écartons pas la possibilité que l'absence de tout élément de preuve indiquant que les pouvoirs publics ont évalué une prise de participation d'une manière compatible avec la manière dont un investisseur privé évaluerait le même investissement peut, dans des circonstances particulières, être probant pour la question de savoir si la décision des pouvoirs publics en matière d'investissement était compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés. Toutefois, comme il ressort clairement de notre examen des éléments de preuve aux paragraphes 7.1353 à 7.1358 ci-dessus, les éléments de preuve relatifs à la situation et aux perspectives financières d'Aérospatiale aux époques pertinentes nous ont convaincus que chacune des prises de participation des pouvoirs publics français en 1987, 1988, 1992 et 1994 était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés, sans accorder de poids au fait que les Communautés européennes n'ont pas communiqué d'éléments de preuve de l'existence d'évaluations objectives de la situation et des perspectives financières d'Aérospatiale effectuées à l'époque par les pouvoirs publics français ou fournies aux pouvoirs publics français aux moments des investissements envisagés.

Spécificité

7.1379 Les États-Unis font valoir que les apports de capitaux de 1987, 1988, 1992 et 1994 sont des subventions qui sont spécifiques à Aérospatiale au sens de l'article 2 de l'Accord SMC car ce sont des prises de participation ponctuelles au capital social de la société par les pouvoirs publics français (et, en ce qui concerne l'apport de 1992 par le Crédit Lyonnais, un organisme public) et qu'elles sont explicitement limitées à Aérospatiale.[4546] Bien qu'ils n'aient pas indiqué d'alinéa particulier de l'article 2 comme base de leurs allégations, nous croyons comprendre d'après la nature de l'argument qu'ils avancent que celles-ci sont fondées sur l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les éléments de preuve qu'ils ont présentés pour chacun des apports de capitaux à Aérospatiale contestés entre 1987 et 1994 confirment plus généralement leur affirmation selon laquelle ces apports de capitaux étaient explicitement limités à Aérospatiale et étaient par conséquent "spécifiques" au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes ne contestent pas les allégations des États-Unis. Nous constatons par conséquent que chacun des apports de capitaux à Aérospatiale contestés réalisé entre 1987 et 1994 constitue une subvention spécifique à Aérospatiale et donc à Airbus SAS.

[4543] CE, réponse à la question n° 280 du Groupe spécial, paragraphe 183.

[4544] CE, réponse à la question n° 280 du Groupe spécial, paragraphe 184. Les Communautés européennes font valoir que si les conditions auxquelles une contribution financière est fournie sont compatibles avec le marché, aucun "avantage" n'est conféré, quelles qu'aient été les "considérations" des pouvoirs publics lorsqu'ils ont fourni la contribution financière.

[4545] CE, réponse à la question n° 280 du Groupe spécial, paragraphe 186. Selon les Communautés européennes, les éléments de preuve objectifs de l'époque démontrant la compatibilité d'une transaction avec le marché sont suffisantes; CE, réponse à la question n° 260 du Groupe spécial, paragraphe 39.

[4546] États-Unis, PCE, paragraphes 574, 590, 605.

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

Conclusion

7.1380 En conclusion, nous constatons que chacun des apports de capitaux à Aérospatiale réalisé par les pouvoirs publics français en 1987, 1988 et 1994, et l'apport de capitaux à Aérospatiale réalisé par le Crédit Lyonnais en 1992, constitue une subvention accordée à Aérospatiale. Chacun fait intervenir un "transfert direct de fonds" sous la forme d'une prise de participation au capital social et, par conséquent, une contribution financière conformément à l'article 1.1 a) 1) i), qui a conféré un avantage à Aérospatiale parce que la décision d'investissement était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France. Nous constatons en outre que chacune de ces subventions est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

b) Le transfert à Aérospatiale en 1998 de la part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation détenue par les pouvoirs publics français

i) Contexte du transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation

7.1381 Dans la présente section, nous traitons les allégations des États-Unis selon lesquelles le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale en 1998 de la part de 45,76 pour cent qu'ils détenaient dans le capital de Dassault Aviation est une subvention spécifique accordée à Aérospatiale au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Nous commençons par décrire la transaction et le contexte dans lequel elle a eu lieu, avant de traiter les arguments des parties et d'exposer notre évaluation des questions juridiques pertinentes et nos constatations.

7.1382 Dassault Aviation est un avionneur français qui construit des avions à réaction militaires, régionaux et commerciaux. Jusqu'en 1978, ses capitaux étaient pour l'essentiel des capitaux privés détenus par la famille Dassault par l'intermédiaire de l'entité Dassault industries. En 1978, les pouvoirs publics français ont acquis une part de 45,76 pour cent du capital de la société.[4547] Malgré une participation moins que majoritaire dans le capital de Dassault Aviation, ils étaient en mesure d'exercer 55 pour cent des droits de vote de la société en raison des droits de vote double attachés à certaines de leurs actions. Le 30 décembre 1998, les pouvoirs publics français ont transféré à Aérospatiale leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation, en échange de nouvelles actions d'Aérospatiale qui seraient émises à une date ultérieure après la fixation d'un ratio d'échange par un groupe d'experts indépendants.[4548] Le groupe d'experts indépendants a remis son rapport le 19 mars 1999, approuvant l'apport à Aérospatiale des actions de Dassault Aviation à hauteur d'un montant équivalent à leur valeur nette comptable, soit 2 658 millions de francs français. Sur la base de ce rapport, le 6 mai 1999, Aérospatiale a émis 9 267 094 nouvelles actions en faveur des pouvoirs publics français (sur la base d'un ratio d'échange de deux actions d'Aérospatiale pour chaque action de Dassault Aviation).[4549]

7.1383 Le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de la part de 45,76 pour cent qu'ils détenaient dans le capital de Dassault Aviation à la fin de 1998 était une étape préliminaire dans le regroupement prévu des industries françaises de l'aéronautique, de l'armement et de l'espace, au moyen du rapprochement d'Aérospatiale et de Matra Hautes Technologies (MHT) pour créer

[4547] Dassault Industries détenait 49,9 pour cent des actions de Dassault Aviation, les 4,34 pour cent restants étant détenus par le public.

[4548] Aérospatiale Matra Offering Memorandum, daté du 25 mai 1999, pièce EC-53, page 24.

[4549] Aérospatiale a comptabilisé la différence entre la valeur comptable nette des actions de Dassault Aviation et la valeur nominale des actions d'Aérospatiale (valeur nominale de 100 francs français par action) en tant que capital libéré additionnel d'environ 1 731 millions de francs français; Aérospatiale Matra Offering Memorandum, daté du 25 mai 1999, pièce EC-53, page 24.

Aérospatiale-Matra et de l'émission publique d'actions dans Aérospatiale-Matra.[4550] En 1999, Aérospatiale et MHT ont été regroupées pour créer Aérospatiale-Matra, et les pouvoirs publics français ont alors vendu une partie de leur participation dans Aérospatiale-Matra dans le cadre d'une émission publique d'actions. À la suite de cette émission publique d'actions en 1999, les pouvoirs publics français détenaient environ 48 pour cent des actions d'Aérospatiale-Matra.[4551]

7.1384 Lorsque les pouvoirs publics français avaient acquis leur participation au capital de Dassault Aviation en 1978, ils étaient convenus avec la famille Dassault que les droits de contrôle spéciaux (droits de vote double) attachés à certaines de leurs actions ne seraient pas transférés à des entités privées.[4552] Lorsqu'ils ont transféré à Aérospatiale leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation, en prévision du rapprochement d'Aérospatiale et de MHT et de la privatisation d'Aérospatiale-Matra, ils ont accepté l'annulation des droits de vote double qui étaient attachés à certaines de leurs actions dans Dassault Aviation, et la famille Dassault a donc regagné le contrôle effectif de Dassault Aviation.[4553]

ii) Arguments des parties

États-Unis

7.1385 Les États-Unis font valoir que le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale en 1998 de leur participation de 45,76 pour cent au capital de Dassault Aviation est un "transfert direct de fonds" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC et constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.[4554] Ils font valoir en outre que le transfert des parts a conféré un "avantage" à Aérospatiale, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, parce qu'il était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés.[4555] En outre, ils font valoir que le transfert des parts en 1998 est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'il s'agit d'un transfert ponctuel des pouvoirs publics français qui est explicitement limité à Aérospatiale.[4556]

7.1386 Les États-Unis font valoir que, lorsque dans le cadre de la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés sur le territoire du Membre accordant la subvention, une participation au capital social n'aurait pas été fournie, ou que la prise de participation au capital est fournie à des conditions meilleures que les conditions du marché, elle confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC et constitue une subvention.[4557] Ils font valoir que le transfert par les

[4550] Le regroupement des industries françaises de l'aéronautique, de l'armement et de l'espace a été lui-même entrepris en préparation de la création d'EADS; CE, PCE, paragraphe 1165*; voir* les paragraphes 7.183 et 7.199 et la section VII.E.1. Annexe, après le paragraphe 7.289 ci-dessus.

[4551] Une entreprise privée, Lagardère, détenait 33 pour cent d'Aérospatiale-Matra qu'elle contrôlait conjointement avec les pouvoirs publics français. Les actions restantes étaient détenues par le public et les salariés d'Aérospatiale-Matra.

[4552] CE, DDONC, paragraphes 274 à 277; *Avis du Conseil d'État, no. 362-610*, pièce EC-846. Le droit français aurait théoriquement permis aux pouvoirs publics français de transférer leurs droits de vote double à une tierce personne après une période d'attente de deux ans; néanmoins, les pouvoirs publics français sont convenus que les droits de vote double ne seraient pas exercés, même après l'expiration de la période de deux ans requise par le droit français; CE, DDONC, paragraphe 275; *Loi no. 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales,* article 175, pièce EC-845.

[4553] CE, DDONC, paragraphes 274 à 277; l'actionnariat actuel de Dassault Aviation se répartit comme suit: Groupe Industriel Marcel Dassault, 50,21 pour cent; EADS, 46,30 pour cent; public, 3,49 pour cent; CE, PCE, paragraphe 1169, note de bas de page 942; pièce EC-845; pièce EC-846.

[4554] États-Unis, PCE, paragraphe 608.

[4555] États-Unis, PCE, paragraphe 609.

[4556] États-Unis, PCE, paragraphe 620.

[4557] États-Unis, PCE, paragraphe 562.

pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur participation de 45,76 pour cent au capital de Dassault Aviation a conféré un avantage à Aérospatiale parce que celle-ci a reçu ce qui équivaut à une participation au capital social de 5,28 milliards de francs français (qui a augmenté son capital consolidé d'environ 20 pour cent) au moyen d'une transaction qui était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France.[4558] Selon les États-Unis, un investisseur privé n'aurait pas engagé la transaction qui s'est traduite pour Aérospatiale par la réception des actions de Dassault Aviation, compte tenu de la "situation financière désastreuse" de la société à l'époque, de la perte de contrôle sans compensation sur Dassault Aviation qu'entraînait la transaction, et de l'absence d'études de l'époque donnant à penser que cette perte pèserait moins que les gains qui pouvaient être attendus de l'émission publique ultérieure d'actions d'Aérospatiale-Matra.[4559]

7.1387 Les États-Unis font valoir que la situation et les perspectives financières commerciales d'Aérospatiale "restaient préoccupantes" à la fin des années 1990.[4560] En 1997, Aérospatiale faisait état d'un passif total de plus de 56 milliards de francs français, pour des fonds propres s'élevant à 5,3 milliards de francs français.[4561] En outre, ils allèguent que les ratios financiers d'Aérospatiale étaient très médiocres par rapport à ceux du groupe des sociétés comparables.[4562] Ils allèguent qu'à la suite d'une réaction négative des marchés à l'annonce de la privatisation d'Aérospatiale envisagée par les pouvoirs publics français, ces derniers ont décidé, au lieu de cela, de procéder à une fusion partielle entre Dassault Aviation et Aérospatiale au moyen du transfert de leur participation de 45,76 pour cent au capital de Dassault Aviation.[4563] Selon eux, le transfert à Aérospatiale de la participation de 45,76 pour cent au capital de Dassault Aviation "s'est traduit par un avantage considérable pour Aérospatiale".[4564] Les États-Unis font référence à un rapport du Sénat français indiquant que la transaction profiterait à Aérospatiale par le renforcement de sa situation financière au moyen d'une prise de participation au capital de Dassault Aviation (entreprise qui dégageait des marges d'exploitation supérieures), et par l'augmentation de 20 pour cent des capitaux propres qu'elle représentait.[4565]

7.1388 Les États-Unis notent aussi qu'en transférant à Aérospatiale leur part du capital de Dassault Aviation, les pouvoirs publics français ont renoncé aux droits de vote double attachés à certaines de leurs actions qui leur avaient permis d'exercer le contrôle de Dassault Aviation malgré une participation non majoritaire au capital de la société. Ils soutiennent que la cession par les pouvoirs publics français du contrôle de Dassault Aviation à la suite du transfert à Aérospatiale de leur participation dans cette société n'avait pas donné lieu à une compensation de la part de la famille Dassault, propriétaire du reste des actions, qui recouvrait ainsi le contrôle de la société, et s'était

---

[4558] États-Unis, DCE, paragraphe 480; réponse à la question n° 159, paragraphe 153.

[4559] États-Unis, réponse à la question n° 159 du Groupe spécial, paragraphe 153.

[4560] États-Unis, PCE, paragraphe 610.

[4561] États-Unis, PCE, paragraphes 610 à 614. Les États-Unis font également référence à un rapport de 1987 du Sénat français qui indique qu'Aérospatiale n'avait pas suffisamment de fonds propres pour son développement; 1987 Senate Report, pièce US-18, page 78.

[4562] États-Unis, PCE, paragraphe 611. Les ratios d'endettement d'Aérospatiale étaient de 13,5, 10,7 et 7,3 pour cent en 1996, 1997 et 1998, respectivement, comparés aux moyennes du groupe des sociétés comparables, soit 2,6, 2,1 et 2,2 pour cent, respectivement, sur les périodes correspondantes. Les ratios de couverture de la dette étaient de 0,6, 1,5 et 1,1 pour cent en 1996, 1997 et 1998, respectivement, comparés aux moyennes du groupe des sociétés comparables, soit 4,3, 7,7 et 6,5 pour cent respectivement sur les mêmes périodes; Ratio Comparison Chart, pièce US-274.

[4563] États-Unis, PCE, paragraphe 613; *Aérospatiale on Credit Watch negative – S&P,* AFX News, 29 mai 1998, pièce US-307.

[4564] États-Unis, PCE, paragraphe 613.

[4565] États-Unis, PCE, paragraphe 614; *Senate Report No. 89*, pièce US-302, page 55; États-Unis, réponse à la question n° 29 du Groupe spécial, paragraphe 189.

traduite par une perte financière substantielle pour les pouvoirs publics français.[4566] Ils reconnaissent qu'un investisseur privé pourrait faire pareille perte en connaissance de cause dans le cas où il a une "attente raisonnable de gain financier en contrepartie". Toutefois, ils font valoir qu'une telle attente devrait être fondée sur des études préalables effectuées pour déterminer l'avantage financier qui pourrait être attendu.[4567] Ils notent que les pouvoirs publics français n'ont pas fait de telles études et que les Communautés européennes n'ont pas indiqué de base qui aurait permis aux pouvoirs publics français de s'attendre à ce que les bénéfices qu'ils retireraient de la constitution d'Aérospatiale-Matra pèsent plus lourd que les pertes résultant pour eux de la cession sans compensation du contrôle de Dassault Aviation.[4568]

7.1389 Les États-Unis font valoir que deux autres considérations contribuent à renforcer la conclusion selon laquelle le transfert des actions à Aérospatiale en 1998 n'était pas compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés. Premièrement, en sus de la cession du contrôle de Dassault Aviation à la famille Dassault consécutive au transfert à Aérospatiale de leur participation au capital de Dassault Aviation, les pouvoirs publics français sont aussi convenus d'octroyer à Dassault une participation notable au capital de l'entité fusionnée Aérospatiale-Matra dans l'espoir de convaincre la famille Dassault de consentir à une fusion totale entre Aérospatiale et Dassault Aviation.[4569] Selon les États-Unis, il faudrait que ce coût additionnel pour les pouvoirs publics français augmente le gain compensatoire qu'il aurait été raisonnable pour ces derniers d'attendre de la constitution d'Aérospatiale-Matra et de sa privatisation ultérieure pour que le transfert d'actions intervenu en 1998 soit jugé compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés.[4570] Deuxièmement, les États-Unis font valoir que le transfert à Aérospatiale par les pouvoirs publics français de leur participation de 45,76 pour cent au capital de Dassault Aviation était motivé par des préoccupations politiques et de politique industrielle, et non par la volonté d'assurer la rentabilité commerciale de leurs investissements.[4571] Selon eux, les éléments de preuve des motivations politiques et de politique industrielle des pouvoirs publics français expliquent l'absence d'analyses des coûts par rapport aux bénéfices qui auraient été effectuées par un investisseur privé et démontrent en outre que le transfert des actions à Aérospatiale en 1998 n'était pas compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés.[4572]

[4566] États-Unis, réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 146. Les États-Unis ont fourni un rapport d'experts qui calcule que le renoncement sans compensation au contrôle de Dassault Aviation par les pouvoirs publics français s'est traduit par une perte de **[[***]]** pour les pouvoirs publics français. Lauren D. Fox, 1998 Dassault Share Transfer Valuation Report, pièce US-595 RCES.

[4567] États-Unis, réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 147.

[4568] États-Unis, réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 148. Les États-Unis notent qu'à la fin de la période de 13 mois qui a suivi la constitution d'Aérospatiale-Matra (durant laquelle les actions d'Aérospatiale-Matra ont fait l'objet de transactions en bourse), la valeur de la participation des pouvoirs publics français au capital d'Aérospatiale-Matra a considérablement diminué, aggravant la perte qu'ils avaient déjà enregistrée en cédant sans compensation le contrôle de Dassault Aviation.

[4569] États-Unis, PCE, paragraphe 616.

[4570] États-Unis, réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 150.

[4571] États-Unis, PCE, paragraphe 615; États-Unis, réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 151. Les États-Unis allèguent qu'à l'époque du transfert des actions intervenu en 1998, les pouvoirs publics français avaient prévu le regroupement de l'industrie aérospatiale européenne au moyen de la création d'Airbus SAS et voulaient renforcer le bilan d'Aérospatiale (et ainsi leur position relative dans les négociations avec les autres membres du consortium Airbus) et protéger les intérêts français dans le cadre du regroupement prévu de l'industrie aérospatiale européenne.

[4572] États-Unis, réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 151.

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

Communautés européennes

7.1390 Les Communautés européennes soutiennent qu'à la différence des investissements des pouvoirs publics français dans le capital d'Aérospatiale entre 1987 et 1994, l'apport à Aérospatiale de la part de 45,76 pour cent que les pouvoirs publics français détenaient dans le capital de Dassault Aviation a été réalisé, non pour financer le développement des lignes de produits d'Aérospatiale mais pour faciliter le regroupement et la privatisation de l'industrie aérospatiale française (c'est-à-dire le rapprochement d'Aérospatiale et de MHT afin de constituer Aérospatiale-Matra et l'émission publique d'actions d'Aérospatiale-Matra).[4573]

7.1391 Les Communautés européennes notent qu'avant l'apport à Aérospatiale des actions de Dassault Aviation qu'ils détenaient, les pouvoirs publics français possédaient 100 pour cent du capital d'Aérospatiale et détenaient de manière indépendante une part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation. Selon elles, le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur participation au capital de Dassault Aviation en échange d'actions d'Aérospatiale nouvellement émises revenait à "changer la forme mais non la substance" de leur possession du capital d'Aérospatiale et de leur part du capital de Dassault Aviation. En d'autres termes, les pouvoirs publics français conservaient leur participation de 45,76 pour cent dans le capital de Dassault Aviation, mais à présent par l'intermédiaire d'Aérospatiale dont ils possédaient le capital à 100 pour cent.[4574] Les Communautés européennes affirment que, dans la mesure où les pouvoirs publics français ont transféré quelque chose, "le transfert était à eux-mêmes".[4575] Par conséquent, elles considèrent que la transaction était purement mécanique et pratique en ce qu'elle permettait aux pouvoirs publics français de vendre une part notable du capital qu'ils détenaient à la fois dans Aérospatiale et dans Dassault Aviation dans une unique transaction de vente grâce à l'émission publique d'actions d'Aérospatiale-Matra en juin 1999.[4576]

7.1392 Les Communautés européennes font valoir que si Aérospatiale-Matra avait vendu les actions de Dassault Aviation à l'époque où celles-ci ont été transférées à Aérospatiale ou peu après, l'apport à Aérospatiale de la part de 45,76 pour cent détenue par les pouvoirs publics français dans le capital de Dassault Aviation "pourrait être considéré comme équivalant à un apport en numéraire réalisé par les pouvoirs publics français".[4577] Toutefois, du fait qu'Aérospatiale, puis Aérospatiale-Matra et ultérieurement EADS, conservait la part de 45,76 pour cent dans Dassault Aviation, le transfert par les pouvoirs publics français de cette part ne devrait pas être qualifié de "nouvel investissement" dans Aérospatiale, mais simplement de rapprochement de deux de leurs investissements existants (à savoir leur participation au capital d'Aérospatiale et à celui de Dassault Aviation, respectivement) dans la société Aérospatiale, en prévision de la vente aux investisseurs privés d'une participation majoritaire dans l'entité résultant de cette association, Aérospatiale-Matra.[4578]

7.1393 Selon les Communautés européennes, pour soutenir leur argument selon lequel cette mise en commun d'actifs par les pouvoirs publics français en prévision de la privatisation desdits actifs est

[4573] CE, PCE, paragraphe 1165.
[4574] CE, PCE, paragraphe 1166.
[4575] CE, réponse à la question n° 102 du Groupe spécial, paragraphe 282; DCE, paragraphe 553; DDONC, paragraphe 264.
[4576] CE, PCE, paragraphe 1167.
[4577] CE, PCE, paragraphe 1170.
[4578] CE, PCE, paragraphe 1170. Selon les Communautés européennes, les parts détenues par les pouvoirs publics français dans ces deux "actifs" restaient les mêmes: ils détenaient 100 pour cent de leur part de 45,76 pour cent dans Dassault Aviation avant le transfert à Aérospatiale, et 100 pour cent de cette part après le transfert à Aérospatiale. De même, ils détenaient 100 pour cent d'Aérospatiale avant l'apport de la participation qu'ils détenaient dans Dassault Aviation, et 100 pour cent d'Aérospatiale après l'apport de la participation qu'ils détenaient dans Dassault Aviation; CE, réponse à la question n° 102 du Groupe spécial, paragraphe 281.

incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés, il faudrait que les États-Unis présentent des éléments de preuve relatifs à ce qu'un investisseur privé aurait fait dans le contexte de cet investissement spécifique.[4579] En d'autres termes, il faudrait que les États-Unis démontrent qu'il est incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements d'un propriétaire de mettre en commun les actifs dont il détient la totalité en prévision de la vente conjuguée de ces actifs, pour laquelle le propriétaire est rémunéré aux conditions du marché.[4580] Les Communautés européennes font valoir qu'une entité-mère obéissant aux lois du marché consoliderait ses avoirs pour réaliser des synergies et créer de la richesse, et que les États-Unis n'ont pas démontré qu'il était incompatible avec la pratique habituelle d'un investisseur privé de mettre en commun les actifs qu'il détient en totalité dans le cas où cela permettrait de réaliser des synergies et de créer de la richesse.[4581]

7.1394 Les Communautés européennes soutiennent que l'argument des États-Unis selon lequel les pouvoirs publics français ont fait des pertes financières en connaissance de cause en transférant leur participation de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation à Aérospatiale n'est pas pertinent pour la question de savoir si, aux fins de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, Aérospatiale a reçu les actions de Dassault Aviation à des conditions meilleures que celles qui auraient été concédées par un propriétaire de ces actions obéissant aux lois du marché.[4582] Selon elles, les États-Unis ont reconnu que le bénéficiaire d'un sacrifice consenti sans compensation, d'après les allégations, du contrôle des votes de Dassault Aviation par les pouvoirs publics français était la famille Dassault, et non Aérospatiale. Elles font valoir que la cession des droits de vote double a plutôt diminué, et non pas augmenté, la valeur des actions de Dassault Aviation reçues par Aérospatiale.[4583] Elles rejettent aussi l'argument des États-Unis selon lequel, en cédant leurs droits de vote double à la famille Dassault, les pouvoirs publics français ont fait une perte parce qu'ils ne recevaient pas de compensation correspondant à la valeur de droits de vote double. Selon les Communautés européennes, les droits de vote double ne pouvaient pas être acquis par des entités privées (en raison des accords contractuels conclus entre les pouvoirs publics français et Dassault Industries) et n'avaient donc pas de valeur "marchande".[4584]

7.1395 De plus, les Communautés européennes soutiennent que les pouvoirs publics français ont reçu une compensation adéquate pour la valeur de la part de 45,76 pour cent qu'ils détenaient dans le capital de Dassault Aviation lors de la privatisation ultérieure d'Aérospatiale-Matra.[4585] Elles signalent les évaluations distinctes de la participation de 45,76 pour cent d'Aérospatiale au capital de Dassault Aviation qui ont été effectuées par plusieurs banques d'investissement à l'occasion du rapprochement d'Aérospatiale et de MHT en 1999. Ces évaluations ont été effectuées afin d'estimer la valeur de l'entité Aérospatiale-Matra fusionnée et, ainsi, le prix d'émission publique pour les actions d'Aérospatiale-Matra.[4586] Les Communautés européennes reconnaissent que les évaluations n'étaient pas des "opinions sur l'équité du prix offert" pour le transfert à Aérospatiale de la participation de 45,76 pour cent détenue dans le capital de Dassault Aviation; de fait, les évaluations avaient trait à l'évaluation d'Aérospatiale-Matra aux fins d'établir un prix d'émission publique pour les actions de cette entité.[4587] Toutefois, les Communautés européennes soutiennent qu'elles démontrent que les pouvoirs publics français n'ont pas laissé Aérospatiale-Matra, entité succédant à Aérospatiale, avec

[4579] CE, réponse à la question n° 102 du Groupe spécial, paragraphe 282; CE, DCE, paragraphe 554.
[4580] CE, réponse à la question n° 102 du Groupe spécial, paragraphe 282; CE, DCE, paragraphes 513, 554.
[4581] CE, DCE, paragraphe 555.
[4582] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 186.
[4583] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 186.
[4584] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 188.
[4585] CE, réponse à la question n° 102 du Groupe spécial, paragraphe 283.
[4586] CE, DCE, paragraphe 558.
[4587] CE, DDONC, paragraphe 266.

une valeur résiduelle provenant de la part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation pour laquelle ils n'ont pas reçu de compensation au moyen de l'émission d'actions publiques dans Aérospatiale-Matra.[4588]

7.1396 Les Communautés européennes font valoir aussi que les États-Unis ont présenté d'une manière déformée les faits concernant la situation financière d'Aérospatiale au moment du transfert de Dassault Aviation. Elles notent que les commandes annuelles d'Aérospatiale étaient passées de 9,6 milliards d'euros en 1996 à 12,2 milliards d'euros en 1997 et 13,3 milliards d'euros en 1998 et que ses commandes en attente avaient aussi augmenté de manière substantielle, passant de 19,8 milliards d'euros en 1996 à 24,5 milliards d'euros en 1997 et 27,2 milliard d'euros en 1998.[4589] Elles notent en outre qu'Aérospatiale avait fait état de bénéfices s'élevant à 93 millions d'euros, 217 millions d'euros et 175 millions d'euros en 1996, 1997 et 1998, respectivement, alors qu'au même moment, elle engageait presque 5 milliards d'euros en dépenses de recherche-développement.[4590] Selon les Communautés européennes, les ratios financiers auxquels les États-Unis font référence à titre d'éléments de preuve de la situation financière "désastreuse" d'Aérospatiale ont trait au besoin de capitaux additionnels pour Aérospatiale, et ce qu'impliquent les arguments des États-Unis est que, si une société a besoin de capitaux, par définition, elle n'est pas apte à bénéficier d'apports en capital. Toutefois, les Communautés européennes soutiennent que le fait qu'une société puisse avoir besoin de capitaux additionnels ne dit rien de la question de savoir si elle est apte ou non à bénéficier d'un apport en capital. De fait, la question pertinente est de savoir si, du point de vue d'un investisseur privé, un investissement laisse entrevoir la perspective d'un bon rendement.[4591]

7.1397 À cet égard, les Communautés européennes font référence à un certain nombre d'études réalisées par des banques d'affaires au nom des pouvoirs publics français, d'Aérospatiale et de Lagardère sur les coûts et avantages potentiels du rapprochement prévu d'Aérospatiale et de MHT et de l'émission publique d'actions d'Aérospatiale Matra.[4592] Elles notent que certains des rapports de ces banques d'affaires "confirment" qu'Aérospatiale avait "procédé à une vérification approfondie" y compris l'échange en septembre 1998 des plans d'activité respectifs par secteur d'Aérospatiale et de MHT pour la période de 1998 à 2003. Selon les Communautés européennes, ces plans d'activité contenaient des projections financières ainsi que des données antérieures et projetées qui avaient été minutieusement examinées et évaluées par les banques d'affaires.[4593] Les Communautés européennes soutiennent que les banques d'affaires avaient évalué les synergies que devait entraîner le rapprochement d'Aérospatiale et de MHT à hauteur d'un montant qui dépassait notablement toute perte de valeur attribuée par les États-Unis à la perte pour les pouvoirs publics français des droits de vote double attachés à leurs actions de Dassault Aviation, et que ces éléments de preuve montrent que les pouvoirs publics français attendaient du rapprochement Aérospatiale-MHT des synergies qui compenseraient cette perte.[4594]

7.1398 Les Communautés européennes font aussi référence aux renseignements détaillés concernant Aérospatiale qui figurent dans le mémorandum de 1999 établi pour l'émission publique d'actions

---

[4588] CE, DDONC, paragraphe 266; réponse à la question n° 102, paragraphes 283 et 284; DCE, paragraphe 558.

[4589] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 190.

[4590] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 190.

[4591] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 192.

[4592] CE, PCE, paragraphes 233 à 236; observations sur États-Unis – réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 194; **[***]** évaluation (RCES Annexe V, EC-HSBI-0001531); **[***]** évaluation (RCES Annexe V, EC-HSBI-0001652); **[***]** évaluation (RCES Annexe V, EC-HSBI-0000903); **[***]** évaluation (RCES Annexe V, EC-HSBI-0000727); **[***]** évaluation (RCES Annexe V, EC-HSBI-0000235); **[***]** évaluation (RCES Annex V, EC-HSBI-0000543); **[***]** évaluation, pièce EC-544 RCES.

[4593] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 195.

[4594] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 158, paragraphe 196.

d'Aérospatiale-Matra, et qui "exposent les prévisions futures positives" pour Aérospatiale et Aérospatiale-Matra, ainsi que les conditions de l'association de Lagardère avec Aérospatiale-Matra et la réponse des épargnants et des investisseurs institutionnels à l'émission publique d'actions d'Aérospatiale-Matra, comme constituant des éléments de preuve indiquant que les investisseurs privés s'attendaient raisonnablement à retirer des gains financiers du rapprochement prévu d'Aérospatiale et de MHT et de l'émission publique d'actions d'Aérospatiale-Matra.[4595]

7.1399 Les Communautés européennes demandent par conséquent au Groupe spécial de rejeter l'allégation des États-Unis selon laquelle l'apport à Aérospatiale de la participation détenue par les pouvoirs publics français au capital de Dassault Aviation a conféré un "avantage" à Aérospatiale et constitue donc une subvention.[4596]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

Contribution financière

7.1400 Les États-Unis font valoir que le transfert en 1998 par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de la part de 45,76 pour cent qu'ils détenaient dans le capital de Dassault Aviation est un "transfert direct de fonds" et constitue par conséquent une contribution financière aux fins de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

7.1401 Les Communautés européennes font valoir que le transfert ne devrait pas être considéré comme un "nouvel investissement" réalisé par les pouvoirs publics français, mais simplement comme le rapprochement dans l'entité Aérospatiale de deux de leurs investissements existants, en prévision de la vente d'une participation majoritaire au capital de l'entité succédant à Aérospatiale, Aérospatiale-Matra.[4597] Il est peut-être *possible* de comprendre que les Communautés européennes font valoir que le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur participation de 45,76 pour cent au capital de Dassault Aviation n'est pas une *contribution financière* au sens de l'article 1.1 a) 1) parce qu'il s'agit simplement d'une modification de la forme sous laquelle les pouvoirs publics français détenaient leur investissement dans Dassault Aviation, et non pas d'un "nouvel investissement". Nous pensons qu'un tel argument exigerait que nous acceptions l'affirmation selon laquelle les pouvoirs publics ne peuvent pas fournir une contribution financière à une entité dont ils sont déjà propriétaires; autrement dit, que l'on ne peut pas se faire une "contribution financière" à soi-même. Nous ne pouvons pas accepter cette affirmation. Nous notons qu'un argument similaire en ce qui concerne des transactions faisant intervenir des conversions de dettes en prises de participation a été rejeté par le Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*.[4598]

7.1402 Les Communautés européennes ne font pas valoir expressément que l'apport par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation n'est pas une "contribution financière". Au contraire, elles font valoir que si Aérospatiale-Matra avait vendu la part détenue dans le capital de Dassault Aviation au moment où cette part a été transférée par les pouvoirs publics français ou peu après, l'apport à Aérospatiale des actions de Dassault Aviation "pourrait être considéré comme équivalant à un apport en numéraire par l'État français", ce qui donne à penser qu'elles considèrent que la transaction pourrait, dans certaines circonstances, constituer une

[4595] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 158, paragraphes 199 à 203.
[4596] CE, PCE, paragraphe 1171.
[4597] CE, PCE, paragraphe 1170; CE, réponse à la question n° 102 du Groupe spécial, paragraphe 281.
[4598] *Voir* le rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphes 7.419 à 7.423, dans lequel le Groupe spécial a noté que le fait que les participations au capital social étaient explicitement qualifiées de "contributions financières" laissait penser que l'Accord SMC n'excluait pas la possibilité que le propriétaire d'une société accorde une "contribution financière" à cette société (paragraphe 7.420).

contribution financière.[4599] Toutefois, nous n'estimons pas que le sens ordinaire de l'article 1.1 a) 1) nous permette de qualifier une transaction de "contribution financière" en fonction du comportement du bénéficiaire ultérieur de la transaction. Si le transfert à Aérospatiale de la part de 45,76 pour cent détenue dans le capital de Dassault Aviation constitue une prise de participation au capital social et relève de l'article 1.1 a) 1) i), il en sera ainsi indépendamment de la question de savoir si Aérospatiale ou Aérospatiale-Matra en tant que bénéficiaire a conservé les actions de Dassault Aviation transférées ou bien les a vendues ultérieurement à une tierce partie.[4600]

7.1403 L'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC dispose qu'une "contribution financière" existe dès lors qu'il y a "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)". La première question que nous examinons est celle de savoir si l'apport d'actions à une société (et non un apport en numéraire) en échange d'actions nouvellement émises dans la société bénéficiaire de l'apport est un "transfert direct de fonds" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Nous pensons comme l'Organe d'appel que le terme "fonds" figurant à l'article 1.1 a) 1) i) recouvre non seulement l'"argent" mais aussi les ressources financières et les autres créances financières de manière plus générale.[4601] En outre, comme l'Organe d'appel l'a noté, les termes "dons, prêts et participation au capital social" figurant à l'article 1.1 a) 1) i) sont précédés de l'expression "par exemple" qui indique que les dons, prêts et participation au capital social sont des exemples cités de transactions qui relèvent de l'article 1.1 a) 1) i), et que les transactions qui sont semblables à celles énumérées expressément sont également visées par la disposition. Comme nous l'avons indiqué précédemment, nous considérons que les actions d'une société sont des créances financières ouvrant droit à un flux de revenus (sous la forme de dividendes versés sur les bénéfices d'une société) et à une part du capital de la société au moment de sa liquidation.[4602] Par conséquent, nous considérons que les actions d'une société entrent dans le champ sémantique du terme "fonds" employé à l'article 1.1 a) 1) i) et qu'un transfert d'actions entre dans le champ sémantique de l'expression "transfert direct de fonds" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[4603] Nous concluons que le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation constitue une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

7.1404 Nous allons ensuite examiner si cette contribution financière a conféré un "avantage" à Aérospatiale au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

Avantage

7.1405 Nous avons indiqué précédemment qu'il était bien établi qu'une contribution financière conférait un avantage au sens de l'article 1.1 b) dans les cas où les conditions auxquelles la contribution financière a été accordée au bénéficiaire sont plus favorables que les conditions offertes

[4599] CE, PCE, paragraphe 1170.

[4600] Pendant la deuxième réunion du Groupe spécial, alors que les Communautés européennes ont indiqué que dans la mesure où les pouvoirs publics français avaient transféré quelque chose qui était lié à la transaction Dassault Aviation, le transfert était à eux-mêmes, cette déclaration ainsi que les arguments des Communautés européennes concernant la qualification appropriée de la transaction, à savoir un regroupement des investissements existants et non pas un "nouvel investissement", avaient été formulés dans le contexte de la réfutation des allégations des États-Unis selon lesquelles le transfert avait conféré un avantage à Aérospatiale et, de ce fait, il apparaît qu'ils concernent la question de l'avantage au sens de l'article 1.1 b); *voir* CE, DDONC, paragraphes 264 à 279. *Voir* aussi, CE, DCE, paragraphes 552 à 553, où les Communautés européennes font la même déclaration dans le cadre de leur argument selon lequel la transaction n'aurait pas pu conférer un "avantage" au sens de l'article 1.1 b).

[4601] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 250.

[4602] *Voir* le paragraphe 7.1291 ci-dessus.

[4603] *Voir* le paragraphe 7.1291 ci-dessus.

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

au bénéficiaire sur le marché.[4604] Nous avons également relevé que l'Organe d'appel avait estimé que l'article 14 constitue aussi un contexte pertinent pour l'interprétation de la notion d'"avantage" employée à l'article 1.1 b).[4605] En outre, les États-Unis et les Communautés européennes conviennent d'une manière générale que, bien que l'article 14 a) ne soit pas directement applicable à la Partie III de l'Accord SMC, il fournit des indications pour l'interprétation de l'article premier de l'Accord SMC en ce qui concerne des allégations ne faisant pas intervenir la Partie V.[4606]

7.1406 Les États-Unis ne font pas valoir que le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation en échange de l'émission par Aérospatiale de 9 267 094 actions additionnelles de la société en faveur des pouvoirs publics français a conféré un avantage à Aérospatiale parce que la valeur des actions d'Aérospatiale nouvellement émises était inférieure à la valeur de la part de 45,76 pour cent détenue dans le capital de Dassault Aviation.[4607] Ils font valoir que la transaction a conféré un avantage à Aérospatiale parce qu'elle constituait une prise de participation au capital social qui était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés.

7.1407 Notre approche de la question de l'avantage dans le contexte de la prise de participation des pouvoirs publics français au capital social d'Aérospatiale en 1998 (au moyen du transfert à Aérospatiale de leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviations en échange d'actions d'Aérospatiale nouvellement émises) consiste à nous demander si les États-Unis ont démontré qu'un investisseur privé n'aurait pas réalisé l'investissement en question sur la base des renseignements disponibles à l'époque. À cet égard, nous considérons qu'un investisseur privé envisageant un tel investissement chercherait à obtenir un taux de rendement raisonnable pour son investissement. Les États-Unis n'ont pas présenté d'éléments de preuve concernant les taux de rendement que les pouvoirs publics français avaient pu raisonnablement escompter obtenir de ce qui constitue effectivement, selon ce que soutiennent les États-Unis, une prise de participation au capital social d'Aérospatiale d'un montant de 5,28 milliards de francs français. Au lieu de cela, ils font valoir qu'un investisseur privé n'aurait pas pris une telle participation au capital social parce qu'Aérospatiale se trouvait, à l'époque, dans des "circonstances financières désastreuses", que la transaction entraînait des coûts considérables liés à la cession du contrôle de Dassault Aviation, et que rien ne laisse penser qu'à l'époque de la transaction, il apparaissait que ces coûts pesaient moins lourd que les gains qui pouvaient être attendus de la vente ultérieure des actions d'Aérospatiale-Matra.[4608]

7.1408 À cet égard, les États-Unis font référence au passif total de plus de 56 milliards de francs français dont faisait état Aérospatiale en 1997, comparé aux fonds propres de 5,3 milliards de francs français, ainsi qu'à ses mauvais ratios financiers par rapport à ceux du groupe des sociétés comparables.[4609] Ils font aussi référence aux éléments de preuve indiquant qu'Aérospatiale était

---

[4604] *Voir*, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 157 et 158; le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM,* paragraphe 7.179; le rapport du Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM*, paragraphes 7.173 à 7.175; le rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.256.

[4605] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 155.

[4606] États-Unis, PCE, paragraphes 544 et 545, 561 à 564; CE, PCE, paragraphe 1215; DDONC, paragraphe 267; réponse à la question n° 101 du Groupe spécial, paragraphe 280; DCE, paragraphe 520.

[4607] États-Unis, réponse à la question n° 159 du Groupe spécial, paragraphe 152. Les États-Unis pensent comme les Communautés européennes que le ratio auquel les pouvoirs publics français ont échangé leurs actions Dassault Aviation contre des actions d'Aérospatiale nouvellement émises n'a "pas d'importance économique" du fait que les pouvoirs publics français sont propriétaires d'Aérospatiale et des actions de Dassault Aviation.

[4608] États-Unis, réponse à la question n° 159 du Groupe spécial, paragraphe 153.

[4609] *Voir* le paragraphe 7.1387 ci-dessus.

sérieusement sous-capitalisée à l'époque.[4610] Nous ne considérons pas que le fait qu'Aérospatiale ait été sous-capitalisée par les pouvoirs publics français, son unique actionnaire, signifie nécessairement qu'un investisseur privé n'aurait pas fourni de capitaux à la société.[4611] Certes, les États-Unis font référence à un rapport du Sénat français de 1997 indiquant qu'Aérospatiale avait un capital insuffisant pour son développement, néanmoins nous notons que le rapport expliquait aussi que, malgré cette sous-capitalisation, les niveaux d'endettement et la gestion des coûts d'Aérospatiale étaient raisonnables.[4612] De fait, alors que les ratios d'endettement et de couverture de la dette en 1995 et 1996 demeuraient inférieurs aux ratios moyens du groupe des sociétés comparables[4613], à la différence de la période située entre 1987 et 1995, le rendement des capitaux propres d'Aérospatiale en 1996 et 1997 dépassait le rendement moyen des capitaux propres du groupe des sociétés comparables.[4614] Toutefois, nous ne pouvons pas, sur la base des arguments et des éléments de preuve dont nous sommes saisis, déterminer si l'amélioration relative des ratios de rendement des capitaux propres d'Aérospatiale est essentiellement due à l'augmentation des recettes ou résulte, au moins partiellement, d'autres facteurs n'indiquant pas nécessairement une amélioration des résultats financiers. En tout état de cause, nous notons qu'Aérospatiale a fait état de bénéfices à hauteur de 93 millions d'euros en 1996 et 217 millions d'euros en 1997, accompagnés d'une croissance des commandes annuelles passant de 9,6 milliards d'euros en 1996 à 12,2 milliards d'euros en 1997, et nous estimons que ces éléments de preuve démontrent que la situation et les perspectives financières d'Aérospatiale en 1996 et 1997 s'étaient améliorées par rapport aux périodes antérieures.[4615]

7.1409 Mais en dépit de cette amélioration par rapport aux périodes antérieures, il est clair pour nous que l'augmentation des capitaux propres d'Aérospatiale apportée par le transfert de la part de 45,76 pour cent détenue par les pouvoirs publics français dans Dassault Aviation (qui représentait une augmentation de 20 pour cent du capital consolidé d'Aérospatiale) était nécessaire pour augmenter les chances que la privatisation prévue d'Aérospatiale puisse avoir lieu dès que possible.[4616] En outre, nous sommes convaincus que la privatisation prévue d'Aérospatiale était jugée nécessaire pour améliorer la position des pouvoirs publics français dans leurs négociations avec les autres pouvoirs publics liés à Airbus sur les conditions du regroupement de l'industrie aérospatiale européenne.[4617] Cela étant, nous estimons que la situation et les perspectives financières d'Aérospatiale immédiatement avant le transfert par les pouvoirs publics français de leur part de 45,76 pour cent du

[4610] États-Unis, PCE, paragraphes 610 et 611.

[4611] La sous-capitalisation d'Aérospatiale par les pouvoirs publics français peut donc être rapprochée de la sous-capitalisation de Deutsche Airbus par MBB, actionnaire privé; *voir* les paragraphes 7.1291 à 7.1302 ci-dessus.

[4612] Pièce US-18, page 77.

[4613] En 1996 et 1997, les ratios d'endettement d'Aérospatiale étaient de 13,5 et 10,7, respectivement, comparés aux ratios moyens du groupe des sociétés comparables, soit 2,6 et 2,1 respectivement. Sur les mêmes périodes, les ratios de couverture de la dette d'Aérospatiale étaient de 0,6 et 1,5 respectivement, comparés aux ratios moyens du groupe des sociétés comparables, soit 4,3 et 7,7, respectivement.

[4614] En 1996, le ratio de rendement des capitaux propres d'Aérospatiale était de 27,7 pour cent, contre une moyenne de 15,0 pour cent pour le groupe des sociétés comparables et, en 1997, il était de 37,4 pour cent, contre une moyenne de 17,8 pour cent pour le groupe des sociétés comparables.

[4615] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 158 du Groupe spécial, paragraphe 190. En outre, les Communautés européennes notent que les commandes d'Aérospatiale en attente ont augmenté, passant de 19,8 milliards d'euros en 1996 à 24,5 milliards d'euros en 1997.

[4616] Pièce US-276.

[4617] En annonçant la décision des pouvoirs publics français de transférer à Aérospatiale leur participation au capital de Dassault Aviation, le Ministre 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 les principaux acteurs européens; Ministère des finances français, *Communiqué de presse*, 15 mai 1998, pièce US-304. Des vues similaires sont exprimées dans des articles de presse: pièce US-307; pièce US-309; pièce US-310; pièce US-312; pièce US-596.

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

capital de Dassault Aviation, si elles s'étaient améliorées, n'étaient cependant pas améliorées au point de permettre à Aérospatiale, sans l'adjonction de la part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation (soit une augmentation de 20 pour cent de son capital consolidé), d'attirer des capitaux privés.

7.1410 Les Communautés européennes font valoir qu'il convient d'axer l'enquête, lorsque l'on évalue la compatibilité ou l'incompatibilité du transfert de Dassault Aviation avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés, de se demander si un *propriétaire* privé regrouperait les parts qu'il détient en propriété exclusive préalablement à la vente de ces actifs.[4618] Dans le contexte du transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de la part de 45,76 pour cent qu'ils détenaient dans le capital de Dassault Aviation, les Communautés européennes font valoir que ce critère exige des États-Unis qu'ils démontrent qu'il est incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des propriétaires privés de mettre en commun les actifs qu'ils détiennent en propriété exclusive en prévision d'une vente conjuguée de ces actifs, pour laquelle les propriétaires reçoivent une rémunération aux conditions du marché.[4619]

7.1411 Nous ne rejetons pas la possibilité qu'une partie puisse réfuter avec succès une allégation selon laquelle une participation au capital social a conféré un avantage parce qu'elle était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en montrant que la transaction en question était une étape préliminaire, ou sinon qu'elle faisait partie d'un projet de restructuration ou de regroupement et que, considéré dans le contexte de la rentabilité globale que ce projet de restructuration ou de regroupement permettait d'escompter, la participation au capital était compatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés. Comme nous l'avons indiqué, nous sommes convaincus, en fait, que le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation était envisagé à titre d'étape préliminaire dans le regroupement de l'industrie aéronautique française, en préparation de son regroupement final. Toutefois, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve pour nous convaincre qu'à l'époque où les pouvoirs publics français envisageaient ce transfert, ils disposaient d'éléments rationnels pour penser que la rentabilité globale qu'ils pourraient attendre d'une émission publique d'actions d'une entité qui regroupait leur participation au capital de Dassault Aviation et Aérospatiale dépasserait le taux de rendement qu'ils pouvaient escompter en conservant séparément leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation (y compris les droits de vote double attachés à certaines de ces actions) et Aérospatiale dont ils étaient propriétaires.

7.1412 Les Communautés européennes n'ont pas fourni d'éléments de preuve indiquant que la participation au capital de Dassault Aviation reçue par Aérospatiale avait été évaluée séparément de cette dernière dans le contexte du calcul du prix d'émission des actions d'Aérospatiale-Matra. Nous notons toutefois que le transfert par les pouvoirs publics français de leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation a eu lieu en décembre 1998.[4620] Les évaluations auxquelles les Communautés européennes font référence concernent les évaluations respectives d'Aérospatiale, de la part de 45,76 pour cent qu'elle détenait dans le capital de Dassault Aviation, et de MHT aux fins d'établir un prix pour l'émission publique des actions d'Aérospatiale-Matra, intervenue en 1999. Ces évaluations sont toutes datées de février, de mars ou d'avril 1999; en d'autres termes, elles ont toutes été effectuées *après* que les pouvoirs publics français avaient décidé de transférer à Aérospatiale leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation. En outre, les évaluations n'analysent pas les mérites relatifs de la conservation séparée par les pouvoirs publics français de leur participation dans

[4618] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 224 du Groupe spécial, paragraphe 421. Pas d'italique dans l'original.
[4619] CE, DCE, paragraphes 554 et 555.
[4620] Aérospatiale-Matra Offering Memorandum, daté du 25 mai 1999, pièce EC-53, page 24.

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

Dassault Aviation (y compris leurs droits de vote double) et Aérospatiale, d'une part, par opposition au rapprochement de ces participations (et à la suppression des droits de vote double attachés aux actions de Dassault Aviation) et à leur fusion avec MHT en vue de l'émission publique ultérieure d'actions dans l'entité fusionnée. De fait, ces évaluations sont des valorisations d'Aérospatiale et de MHT et des estimations des synergies que le rapprochement des sociétés permettait d'escompter.[4621] Nous n'examinons donc aucune des évaluations communiquées par les Communautés européennes à l'appui de l'affirmation selon laquelle les pouvoirs publics français disposaient d'éléments rationnels pour penser que la rentabilité globale qu'ils pourraient attendre de l'émission publique d'actions d'une entité qui regroupait leur participation au capital de Dassault Aviation (moins les droits de vote double) et Aérospatiale dépasserait le taux de rendement qu'ils pouvaient escompter en conservant leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation (y compris les droits de vote double attachés à certaines de leurs actions) séparément d'Aérospatiale. Nous sommes convaincus que le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur participation de 45,76 pour cent au capital de Dassault Aviation en échange d'actions d'Aérospatiale nouvellement émises était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France, parce qu'un investisseur privé n'aurait pas réalisé l'investissement et que la transaction a donc conféré un avantage à Aérospatiale au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Nous tirons cette conclusion après avoir examiné les éléments de preuve dans leur totalité en ce qui concerne le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale en 1998 de leur participation de 45,76 pour cent au capital de Dassault Aviation.

Spécificité

7.1413 Les États-Unis font valoir que le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale en 1998 de leur participation de 45,76 pour cent au capital de Dassault Aviation est une subvention qui est spécifique à Aérospatiale au sens de l'article 2 de l'Accord SMC car il s'agit d'un transfert *ponctuel* des pouvoirs publics français qui est explicitement limité à Aérospatiale.[4622] Bien qu'ils n'aient pas indiqué d'alinéa particulier de l'article 2 comme fondement de leur argument, nous croyons comprendre d'après la nature dudit argument qu'il est fondé sur l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les éléments de preuve communiqués par les États-Unis relativement au transfert à Aérospatiale en 1998 d'une participation de 45,76 pour cent au capital de Dassault Aviation confirment plus généralement leur affirmation selon laquelle ce transfert était explicitement limité à Aérospatiale et était, partant, "spécifique" au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes ne contestent pas les allégations des États-Unis. Nous constatons par conséquent que le transfert par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation en 1998 constitue une subvention spécifique accordée à Aérospatiale.

iv) Conclusion

7.1414 En conclusion, nous constatons que le transfert à Aérospatiale en 1998 par les pouvoirs publics français de leur participation de 45,76 pour cent au capital de Dassault Aviation en échange de l'émission par Aérospatiale d'actions en leur faveur constitue une subvention à Aérospatiale parce qu'il fait intervenir un "transfert direct de fonds" comparable à une participation au capital social et

[4621] Nous notons aussi que certaines des évaluations ont été effectuées par les banques d'affaires qui avaient été retenues pour conseiller les parties autres que les pouvoirs publics français à l'occasion de l'émission d'actions d'Aérospatiale-MHT et qu'elles ne peuvent donc pas nécessairement être présumées constituer des renseignements connus, ou des conseils reçus, par les pouvoirs publics français dans le contexte de leur décision de procéder au transfert à Aérospatiale de leur participation au capital de Dassault Aviation. Par exemple, **[***]** conseillait Aérospatiale, pièce EC-HSBI0000543; pièce EC-HSBI0000235, alors que **[***]** conseillait Lagardère, pièce EC-HSBI0000727; pièce EC-HSBI0000905.

[4622] États-Unis, PCE, paragraphe 620; Aérospatiale Annual Report 1998, pièce US-301, page 28.

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

constitue donc une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i), qui a conféré un avantage à Aérospatiale parce que la décision d'investissement était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France. Nous constatons en outre que cette subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

10. Question de savoir si le financement pour la recherche et le développement technologique que la Commission européenne et les États membres accordent à Airbus constitue des subventions spécifiques

a) Introduction

7.1415 Les États-Unis contestent de nombreux cas de financement pour la recherche et le développement technologique ("R&DT") que les Communautés européennes, les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques et trois entités publiques infrafédérales allemandes ont accordé ou se sont engagés à accorder entre 1986 et 2007. Dans la grande majorité des cas, les mesures de financement contestées prennent la forme de dons. Toutefois, dans deux cas, la plainte des États-Unis concerne des prêts. Les États-Unis allèguent que chacune des mesures contestées équivaut à une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Les mesures pour la R&DT qui sont visées par les allégations des États-Unis sont les suivantes:

i) les dons des CE pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus a participé au titre:

- du deuxième programme-cadre pour des actions communautaires de recherche et de développement technologique (1987-1991) ("deuxième programme-cadre" ou "2ème PC")[4623],
- du troisième programme-cadre pour des actions communautaires de recherche et de développement technologique (1990-1994) ("troisième programme-cadre" ou "3ème PC")[4624],
- du quatrième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (1994-1998) ("quatrième programme-cadre" ou "4ème PC")[4625],
- du cinquième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (1998-2002) ("cinquième programme-cadre" ou "5ème PC")[4626], et
- du sixième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration contribuant à la réalisation de l'espace européen de la recherche et à l'innovation (2002-2006) ("sixième programme-cadre" ou "6ème PC")[4627];

[4623] États-Unis, PCE, paragraphe 628. Pièce EC-200.
[4624] États-Unis, PCE, paragraphe 631. Pièce EC-201.
[4625] États-Unis, PCE, paragraphe 636. Pièce EC-202.
[4626] États-Unis, PCE, paragraphe 641. Pièce EC-203.
[4627] États-Unis, PCE, paragraphe 646. Pièce EC-204.

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

ii) les dons des pouvoirs publics français pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus a participé, entre 1986 et 2005[4628];

iii) les dons des pouvoirs publics fédéraux allemands pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus a participé au titre:

- du Luftfahrtforschungsprogramm I ("LUFO I") (1995-1998)[4629],
- du Luftfahrtforschungsprogramm II ("LUFO II") (1998-2002)[4630], et
- du Luftfahrtforschungsprogramm III ("LUFO III") (2003-2007)[4631];

iv) les dons de trois entités publiques infrafédérales allemandes pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus a participé au titre:

- du Offensive Zukunft Bayern (1995)[4632],
- du Offensive Zukunft Bayern II (1996)[4633],
- du Bayerisches Luftfahrtforschungsprogram (2000)[4634],
- du Hightechoffensive Bayern (1999-2003)[4635],
- du Airbus Materials & System Technology Centre Bremen ("AMST I") (2000-2002)[4636],
- du Airbus Materials & System Technology Centre Bremen II ("AMST II") (2002-2006)[4637], et
- du Luftfahrtforschungsprogramm (2000-2005) Hamburg[4638];

v) les prêts des pouvoirs publics espagnols pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus a participé, en particulier les prêts accordés au titre:

- du Plan Tecnológico Aeronáutico ("PTA") (1993-2003)[4639], et
- du Programa de Fomento de la Investigación Técnica ("PROFIT") (2000-2007)[4640]; en particulier du Programa Nacional de Aeronáutica

[4628] États-Unis, PCE, paragraphe 680. Pièces US-337, EC-205, EC-206, EC-207-RCC, EC-208-RCC et EC-209-RCC.
[4629] États-Unis, PCE, paragraphe 659. Pièce US-327.
[4630] États-Unis, PCE, paragraphe 659. Pièce US-327.
[4631] États-Unis, PCE, paragraphe 659. Pièce US-327.
[4632] États-Unis, PCE, paragraphe 668. Pièces US-330, US-331.
[4633] États-Unis, PCE, paragraphe 668. Pièces US-330, US-331.
[4634] États-Unis, PCE, paragraphe 668. Pièces US-330, US-331.
[4635] États-Unis, PCE, paragraphe 668. Pièces US-330, US-331.
[4636] États-Unis, PCE, paragraphe 674. Pièce US-334.
[4637] États-Unis, PCE, paragraphe 674. Pièce US-334.
[4638] États-Unis, PCE, paragraphe 671. Pièce US-333.
[4639] États-Unis, PCE, paragraphe 693. Pièce US-344-RCC.
[4640] États-Unis, PCE, paragraphe 697. Pièce US-349; pièce US-355.

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

relevant du PROFIT (2000-2003)[4641] et du Subprograma Nacional de Transporte Aéro relevant du PROFIT (2004-2007)[4642];

vi) les dons des pouvoirs publics britanniques pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus a participé au titre:

- du Civil Aircraft Research and Development Programme ("CARAD") (ensuite rebaptisé Aeronautics Research Programme ("ARP") (1992-2004)[4643], et du Technology Program ("TP") (2004-2005).[4644]

7.1416 En réponse aux allégations des États-Unis, les Communautés européennes ont présenté de multiples arguments, dont deux ont déjà été exposés et traités dans notre décision préliminaire.[4645] Un troisième argument a trait à la mesure dans laquelle les mesures pour la R&DT impliquant la participation de sociétés autres qu'Airbus SAS et ses filiales entrent dans le champ du présent différend. Comme nous l'avons relevé ailleurs[4646], les Communautés européennes font valoir que les seules sociétés qui peuvent faire l'objet de la plainte des États-Unis concernant les effets défavorables sont celles qui produisent les LCA d'Airbus, c'est-à-dire le produit qui, selon les États-Unis, cause des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis. Par conséquent, selon les Communautés européennes, dans la mesure où les États-Unis ont cherché à contester des mesures pour la R&DT n'impliquant pas la participation d'Airbus SAS ni d'aucune de ses filiales, ils ont surestimé le montant du soutien à la R&DT qui peut être contesté à bon droit dans le cadre de l'Accord SMC.[4647]

7.1417 Nous rappelons nos constatations concernant les "sociétés pertinentes" aux fins du présent différend: nous ne considérons pas que les modifications de la structure d'entreprise du producteur des LCA d'Airbus soient telles qu'elles exigent que les États-Unis démontrent, dans le cadre de leurs éléments *prima facie*, l'existence d'une "transmission" à l'entité Airbus SAS des avantages conférés par les contributions financières qui avaient été accordées au consortium Airbus Industrie. Si nous constatons que l'une quelconque des contributions financières alléguées accordées au consortium Airbus Industrie a conféré un avantage au sens de l'article 1.1 b), et constitue donc une subvention, nous serons convaincus que ces subventions subventionnent effectivement les LCA d'Airbus aux fins de notre analyse des effets défavorables au titre des articles 5 et 6.[4648] Nous examinerons donc les allégations des États-Unis en gardant à l'esprit cette interprétation d'Airbus.

b) Mandat

7.1418 Une autre question soulevée par les Communautés européennes (pour la première fois dans leur première communication écrite) a trait à notre mandat. Selon les Communautés européennes, la plainte des États-Unis visant les prêts des pouvoirs publics espagnols accordés à Airbus dans le cadre du PROFIT ne relève pas de notre mandat parce que les mesures en cause n'ont pas été indiquées de façon adéquate dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis, conformément à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord.[4649] Les États-Unis rejettent l'affirmation des

[4641] États-Unis, PCE, paragraphe 697. Pièce US-349.
[4642] États-Unis, PCE, paragraphe 697. Pièce US-355.
[4643] États-Unis, PCE, paragraphe 686. Pièce US-341 (RCC).
[4644] États-Unis, PCE, paragraphe 687. Pièce US-495.
[4645] *Voir* les paragraphes 7.65 et 7.105 (constatations concernant les arguments relatifs au champ d'application temporel) et les paragraphes 7.117, 7.137 et 7.158 (constatations concernant l'adéquation de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis) ci-dessus.
[4646] *Voir* les paragraphes 7.185 et 7.186 ci-dessus.
[4647] CE, PCE, paragraphe 1219.
[4648] *Voir* le paragraphe 7.200 ci-dessus.
[4649] CE, PCE, paragraphe 1315.

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

Communautés européennes, faisant valoir que leur demande d'établissement d'un groupe spécial indiquait clairement les mesures en cause conformément à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord.[4650]

7.1419 La section pertinente de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis est ainsi libellée:

> "Les mesures des CE et des États membres qui font l'objet de la présente demande d'établissement d'un groupe spécial comprennent:
>
> ...
>
> 6) L'octroi par les CE et les États membres de contributions financières pour des activités de recherche, de développement et de démonstration ("R&D") liées à l'aéronautique, menées par Airbus, soit isolément, soit avec d'autres, ou de toute autre manière à l'avantage d'Airbus, y compris:
>
> ...
>
> 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 Airbus a participé, y compris des prêts et autres aides financières accordés au titre du Plan Tecnológico Aeronáutico I et du Plan Tecnológico Aeronáutico II."

7.1420 Le libellé de la section 6 d) de la demande d'établissement d'un groupe spécial indique les mesures faisant l'objet de la plainte des États-Unis comme étant "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 Airbus a participé". Cette description indique: le fournisseur ("le gouvernement espagnol, y compris les autorités régionales et locales"); la période ("depuis 1993"); le but ("projets de R&D liés à l'aéronautique civile"); et l'objet ("auxquels Airbus a participé") du financement en cause. Ainsi, la plainte des États-Unis ne porte pas sur tout le financement accordé par les pouvoirs publics espagnols à Airbus pour des activités liées aux LCA; elle porte plutôt sur le financement accordé seulement "depuis 1993" pour des "projets de R&D liés à l'aéronautique civile". La section 6 d) explique qu'un tel financement *comprend* "des prêts et autres aides financières accordés au titre du" PTA I et du PTA II. Pour nous, compte tenu de l'utilisation des mots "y compris", il est clair que la contestation des États-Unis n'est pas limitée aux prêts accordés au titre du PTA I et du PTA II.

7.1421 La demande d'établissement du présent groupe spécial a été présentée par les États-Unis le 31 mai 2005. Le 23 septembre 2005, l'Organe de règlement des différends a engagé les procédures de l'Annexe V. Le même jour, les parties ont échangé des projets de questions demandant une série de renseignements que chaque partie estimait pertinents pour le différend. Ces projets comprenaient une série de questions détaillées des États-Unis aux Communautés européennes concernant les prêts accordés au titre du PROFIT. Les questions des États-Unis sur le PROFIT étaient agencées, par ordre numérique, selon une liste similaire de questions posées à propos des prêts accordés au titre du PTA I et du PTA II. Des versions finales de ces questions ont été fournies aux Communautés européennes le 7 octobre 2005.

7.1422 Le 25 octobre 2005, les Communautés européennes ont demandé au Groupe spécial (dont la composition avait été arrêtée le 17 octobre 2005) de rendre un certain nombre de décisions préliminaires sur une série de questions, y compris la question de savoir si certains aspects de la

[4650] États-Unis, DCE, paragraphes 516 et 517.

demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis répondaient aux normes de clarté exigées par l'article 6:2 du Mémorandum d'accord. Bien qu'à ce moment, les Communautés européennes aient su que le PROFIT était l'un des deux programmes de prêts des pouvoirs publics espagnols pour la R&DT sur lesquels les États-Unis souhaitaient recueillir des renseignements, la demande de décision préliminaire formulée par les Communautés européennes ne soulevait aucune question au sujet de l'adéquation de l'indication de ces mesures donnée par les États-Unis dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial. De même, bien qu'elles aient affirmé dans leur réponse du 18 novembre 2005 à la question n° 279 posée par le facilitateur pendant le processus prévu à l'Annexe V que le "dispositif PROFIT" ne relevait pas du mandat du Groupe spécial, les Communautés européennes n'ont pas formulé d'objection concernant les allégations des États-Unis dans la demande actualisée de décision préliminaire qu'elles ont présentée le 7 novembre 2006. À ce stade, les Communautés européennes ne pouvaient avoir aucun doute sur le fait que les prêts au titre du PROFIT étaient visés par la plainte des États-Unis, étant donné qu'ils avaient été explicitement indiqués dans l'addendum à la demande de consultations déposée par les États-Unis neuf mois avant la demande actualisée de décision préliminaire des Communautés européennes.[4651] Ainsi, examinée dans son ensemble et compte tenu des circonstances entourant l'affaire[4652], nous constatons que la section 6 d) de la demande d'établissement d'un groupe spécial soumise par les États-Unis présente l'allégation des États-Unis visant les prêts au titre du PROFIT d'une façon qui est suffisamment claire pour répondre aux critères énoncés à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord.

c) Les mesures en cause

7.1423 Une dernière question qui, à notre avis, doit être traitée avant que nous évaluions le fondement des allégations des États-Unis est la question, qui n'est pas sans importance, de l'identité précise des mesures pour la R&DT qui sont contestées et, en particulier, du montant du financement accordé à Airbus.

i) Contexte

7.1424 Au cours du processus de l'Annexe V, les États-Unis, par le biais du facilitateur, ont posé aux Communautés européennes plus de 300 questions, y compris au moins autant de questions subsidiaires détaillées, sur une série de points en relation avec des cas allégués de financement, par les Communautés européennes et leurs États membres, d'activités de recherche et de développement liées aux LCA d'Airbus. Ces questions comprenaient des demandes de renseignements sur l'identité précise des mesures alléguées et les montants du financement correspondant. Les Communautés européennes ont refusé de fournir le moindre renseignement demandé au sujet du deuxième programme-cadre communautaire et du financement pour la R&DT accordé par les pouvoirs publics français de 1986 à 1994 parce qu'elles estimaient que certaines demandes des États-Unis relatives à ces mesures concernaient des activités de financement qui n'entraient pas dans le champ d'application

[4651] L'addendum à la demande de consultations présentée par les États-Unis a été communiqué le 31 janvier 2006, dans le document WT/DS316/1/Add.1. Dans cette communication, les États-Unis ont indiqué que leur demande actualisée de consultations pourrait "contribuer à clarifier et, si possible, à résoudre les questions soulevées dans la demande de décision préliminaire des CE". Ultérieurement, et se référant entre autres à cette communication, les États-Unis ont demandé l'établissement d'un nouveau groupe spécial, dans le document WT/DS316/6. Ces deux documents ont été par la suite distribués sous les nouvelles cotes WT/DS347/1 et WT/DS347/3, respectivement, et les mots "deuxième plainte" ont été ajoutés aux titres.

[4652] D'autres circonstances entourant l'affaire sont mentionnées dans notre décision préliminaire, dans laquelle nous avons traité et rejeté l'allégation des Communautés européennes selon laquelle la plainte des États-Unis visant les mesures des pouvoirs publics français pour la R&DT ne relevait pas du mandat du Groupe spécial parce que les États-Unis n'avaient pas indiqué ces mesures avec suffisamment de précision dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial. *Voir* le paragraphe 7.149 ci-dessus. *Voir aussi* États-Unis, DCE, paragraphes 18 à 24.

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

temporel du différend.[4653] Elles ont aussi refusé de fournir le moindre renseignement demandé au sujet du programme PROFIT des pouvoirs publics espagnols parce qu'elles estimaient que ce programme ne relevait pas du mandat du Groupe spécial.[4654] Dans les cas où les Communautés européennes ont fourni des renseignements, ceux-ci se limitaient à des projets intéressant les sociétés Airbus qu'elles jugeaient pertinentes aux fins du différend.[4655]

7.1425 Dans leur première communication écrite, les États-Unis ont indiqué les mesures contestées et les montants respectifs du financement en jeu, en s'appuyant en partie sur les renseignements fournis par les Communautés européennes pendant le processus de l'Annexe V et en partie sur des renseignements qui étaient accessibles au public. En développant leurs allégations, les États-Unis ont, un certain nombre de fois, demandé au Groupe spécial de tirer des déductions défavorables, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, du fait que les Communautés européennes n'avaient pas fourni la totalité des données qui avaient été demandées pendant le processus de l'Annexe V.[4656] Bien que les Communautés européennes aient maintenant fourni les renseignements qui n'avaient pas été présentés pendant le processus de l'Annexe V, nous croyons comprendre que les États-Unis continuent d'estimer que les Communautés européennes n'ont pas divulgué tous les renseignements pertinents et que le Groupe spécial devrait en tirer des déductions défavorables quand il établira les faits entourant un certain nombre de leurs allégations.[4657]

7.1426 Compte tenu de ce contexte, nous examinons maintenant les faits qui ont été présentés au sujet de chaque catégorie de mesures pour la R&DT faisant l'objet de la plainte des États-Unis afin d'identifier les mesures pour la R&DT et les montants de financement précis qui sont contestés.

ii) Dons au titre du deuxième programme-cadre

7.1427 Les États-Unis affirment que les renseignements accessibles au public montrent que les Communautés européennes ont financé 28 projets liés aux LCA au titre du deuxième programme-cadre, fournissant au total 35 millions d'euros à toutes les entités participantes.[4658] Ils soutiennent qu'Airbus a participé à 15 de ces projets et a reçu 18,75 millions d'euros.[4659] Les Communautés européennes rejettent les affirmations des États-Unis. Selon elles, 53 projets dans le secteur aéronautique ont été financés au titre du deuxième programme-cadre et les entités Airbus "pertinentes" ont participé à **[***]**. Au total, les données communiquées par les Communautés européennes indiquent que les entités Airbus "pertinentes" ont reçu un peu plus de **[***]** écus.[4660] Les

[4653] Par exemple, CE, réponses aux questions du facilitateur dans le cadre de l'Annexe V, paragraphe 9, question n° 132, sections VI.A.2, VI.A.3, VI.D et VI.D.2.

[4654] CE, réponses aux questions du facilitateur dans le cadre de l'Annexe V, questions n° 279 à 281.

[4655] Par exemple, CE, réponses aux questions du facilitateur dans le cadre de l'Annexe V, question n° 132.

[4656] États-Unis, PCE, paragraphes 630, 635, 640, 645, 650, 676, 684, 690 et 702.

[4657] États-Unis, réponse à la question n° 34 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponse aux questions n° 277 et 278 du Groupe spécial.

[4658] États-Unis, PCE, paragraphe 628, faisant référence à Commission des Communautés européennes, Direction générale de la science, de la recherche et du développement, *BRITE/EURAM Area 5 – Specific Activities Relating to Aeronautics – Synopses of Projects Supported under the Call for Proposals 1989*, octobre 1990, pièce US-317.

[4659] États-Unis, PCE, paragraphes 628 à 630. Les États-Unis sont arrivés à ce chiffre en imputant les 15/28èmes du montant total du financement mis à la disposition de toutes les entités au titre du programme à Airbus, compte tenu de sa participation alléguée à 15 des 28 projets bénéficiant d'un financement. États-Unis, PCE, paragraphe 630, note de bas de page 774.

[4660] CE, PCE, paragraphes 1231 et 1234; CE, réponse à la question n° 277 du Groupe spécial citant les pièces EC-189 (RCC) et EC-968 (RCC). Le montant précis divulgué dans les renseignements communiqués par les Communautés européennes est de **[***]** écus. Nous faisons observer que, dans la question n° 277 du Groupe spécial, nous avons demandé spécifiquement aux Communautés européennes de fournir une "ventilation de tous

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

Communautés européennes affirment qu'elles ont tiré les renseignements pertinents de "documents sources originaux, en particulier de contrats et de relevés de paiements".[4661]

7.1428 Les États-Unis font valoir qu'il n'est pas possible de se fier aux renseignements fournis par les Communautés européennes en tant qu'indication exacte du montant total du financement reçu par Airbus parce que les Communautés européennes n'ont pas divulgué les données d'où ils étaient tirés. En d'autres termes, les États-Unis estiment que les renseignements des CE ne sont pas fiables parce qu'ils n'indiquent pas la totalité des projets liés aux LCA ni la liste complète des participants ayant bénéficié d'un financement au titre du deuxième programme-cadre.[4662] Ils rappellent que pendant la procédure de l'Annexe V, les Communautés européennes, en réponse aux questions du facilitateur, ont refusé de fournir tout renseignement sur les projets et les participants ayant bénéficié d'un financement au titre du deuxième programme-cadre. Compte tenu de ce refus, les États-Unis demandent au Groupe spécial de tirer la déduction défavorable, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, selon laquelle Airbus a obtenu un financement d'un montant de 18,75 millions d'euros au titre du deuxième programme-cadre.[4663]

7.1429 Notre examen des renseignements fournis par les parties nous conduit à conclure qu'il y a un certain nombre de divergences dans les données présentées par les Communautés européennes, laissant supposer que la valeur totale du financement lié aux LCA reçu par Airbus au titre du deuxième programme-cadre n'a pas été divulguée. Les Communautés européennes affirment que la liste des projets qu'elles ont indiqués "coïncide{} avec les données accessibles au public".[4664] Toutefois, les renseignements accessibles au public présentés par les États-Unis, que les Communautés européennes n'ont pas contestés, mentionnent un projet auquel Airbus a participé et qui n'était pas inclus dans la liste de projets communiquée par les Communautés européennes – le projet "Advanced Study for Active Noise Control in Aircraft (ASANCA)".[4665] En outre, en ce qui concerne deux des projets cités dans la liste des Communautés européennes, le financement accordé à British Aerospace et à CASA n'a pas été divulgué, alors que les renseignements accessibles au public indiquent que ces sociétés ont participé aux deux projets.[4666] Les Communautés européennes n'ont fourni aucune explication valable de ces divergences apparentes. En outre, compte tenu de la question n° 277 du Groupe spécial, nous ne comprenons pas bien pourquoi les Communautés européennes ont omis de fournir de quelconques détails concernant le projet ASANCA alors qu'elles avaient

---

les projets liés aux LCA auxquels les entités indiquées dans la réponse aux questions n° 273 à 275 ont participé" (non souligné dans l'original). Bien qu'il apparaisse que les Communautés européennes ont donné à entendre dans leur réponse à la question n° 277 du Groupe spécial et ailleurs (par exemple CE, PCE, paragraphe 1228) que la liste de projets qu'elles avaient communiquée était plus qu'exhaustive en ce sens qu'elle comprenait le financement d'activités non liées aux LCA, elles n'ont pas spécifiquement indiqué les projets qui ne devaient pas être pris en compte. Elles n'ont pas non plus expliqué exactement pourquoi ces projets n'étaient pas liés aux LCA. En l'absence de telles indications ou de telles explications, et compte tenu de la nature très spécifique de notre question, nous avons traité tous les projets indiqués par les Communautés européennes comme étant liés aux LCA.

[4661] CE, PCE, paragraphe 1221.

[4662] États-Unis, réponse à la question n° 34 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponses aux questions n° 277 et 278 du Groupe spécial.

[4663] États-Unis, PCE, paragraphe 630.

[4664] CE, PCE, paragraphe 1231.

[4665] La pièce US-317 cite la société allemande "MBB" comme étant l'un des "partenaires" du projet. Comme il a été indiqué plus haut, MBB a fait partie du consortium Airbus Industrie et a participé au développement, à la production et à la vente de LCA jusqu'en 1992 au moins. *Voir* le paragraphe 7.1294 ci-dessus.

[4666] La pièce US-317 indique que CASA était l'un des "partenaires" du projet "EUROMESH" et que British Aerospace était l'un des "partenaires" du projet "All Electric Aircraft". Les renseignements fournis par les Communautés européennes indiquent que ces deux sociétés Airbus n'ont reçu aucun financement dans le cadre de ces projets.

précédemment, dans leur première communication écrite, indiqué ce projet et noté que MBB, société dont nous avons constaté qu'elle faisait partie du consortium Airbus, avait reçu un financement.[4667] Enfin, nous relevons que le montant total du financement à Airbus divulgué dans la pièce EC-968 (RCC) est calculé de façon erronée car il n'inclut pas une contribution (d'un montant de **[***]** écus) qui, selon ce qu'indique la même pièce, a été fournie à une entité Airbus pertinente. Ainsi, le montant total du financement accordé à Airbus effectivement divulgué par les Communautés européennes doit être majoré de ce même montant.[4668] Pour toutes ces raisons, nous ne pouvons admettre que les renseignements que les Communautés européennes ont communiqués au sujet des montants de financement englobent toutes les sommes pertinentes accordées à Airbus au titre du deuxième programme-cadre.

7.1430 Nous rappelons que les Communautés européennes n'ont pas contesté les renseignements accessibles au public présentés par les États-Unis dans la pièce US-317. Ces renseignements indiquent qu'Airbus a participé à **[***]** projets au sujet desquels les Communautés européennes soit n'ont fourni aucun renseignement, soit ont fourni des détails incomplets concernant les versements à toutes les entités Airbus pertinentes.[4669] Les renseignements manquants ont trait à **[***]** contributions qui ont apparemment été attribuées à trois entités Airbus.[4670] Selon nous, ces contributions devraient être ajoutées au financement que, d'après ce que les Communautés européennes ont confirmé, Airbus a obtenu par le biais de sa participation aux **[***]** projets qu'elles ont déjà indiqués.[4671]

7.1431 Le paragraphe 7 de l'Annexe V dispose qu'un groupe spécial "devrait tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération d'une partie participant au processus de collecte de renseignements". Bien que les Communautés européennes n'aient pas donné de renseignements sur les montants de financement reçus et les projets entrepris par Airbus au titre du deuxième programme-cadre pendant le processus de l'Annexe V, elles ont ensuite, au cours de la procédure du présent Groupe spécial, à la fois de leur propre initiative et en réponse à la question n° 277 du Groupe spécial, fourni des renseignements qui, selon elles, contiennent toutes les données pertinentes. Ainsi, nous ne sommes pas ici face à une situation dans laquelle une partie n'a fourni aucun élément des renseignements demandés. En outre, nous observons que tirer la déduction défavorable selon laquelle Airbus a reçu 18,75 millions d'euros de financement au titre du deuxième programme-cadre reviendrait en pratique à admettre qu'Airbus a reçu, du fait d'un projet particulier et des contributions à deux sociétés Airbus au titre de deux autres projets, un financement **[***]** supérieur à celui qu'elle a obtenu dans le cadre de **[***]** projets (c'est-à-dire plus de **[***]** euros). Selon nous, les éléments de

[4667] Pièce EC-194 (RCC). Nous reconnaissons que les Communautés européennes ont expliqué dans cette pièce qu'elles n'avaient fourni aucun détail concernant ce projet parce qu'elles estimaient que MBB n'était pas une société "pertinente". Toutefois, dans la question n° 277 du Groupe spécial, nous avons demandé aux Communautés européennes de fournir "une ventilation de tous les projets liés aux LCA auxquels les entités indiquées dans la réponse aux questions n° 273 à 275 ont participé". Comme MBB était l'une des sociétés indiquées dans les réponses à ces questions, il aurait fallu fournir des renseignements sur le financement qu'elle avait reçu au titre du deuxième programme-cadre. En fait, c'est exactement ce que les Communautés européennes ont fait pour huit autres projets financés au titre du deuxième programme-cadre auxquels MBB avait participé. Par conséquent, nous ne comprenons pas pourquoi les Communautés européennes n'ont pas communiqué aussi les montants reçus par MBB dans le cadre du projet ASANCA.

[4668] Par conséquent, le montant précis du financement dont les Communautés européennes ont divulgué qu'il avait été attribué à Airbus est de **[***]** écus.

[4669] Ces projets sont désignés par les acronymes suivants: "EUROMESH"; "All Electric Aircraft"; et "ASANCA".

[4670] Ces entités étaient les suivantes: CASA (projet "EUROMESH"); British Aerospace (projet "All Electric Aircraft"); et MBB (projet "ASANCA").

[4671] *Voir* le paragraphe 7.1427 ci-dessus.

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

preuve factuels portés à notre connaissance sont suffisants pour indiquer qu'un tel résultat serait par trop hypothétique et déraisonnable.[4672]

7.1432 Nous relevons que le montant moyen du financement obtenu par Airbus pour chaque contribution reçue dans le cadre de **[***]** projets au titre du deuxième programme-cadre était de **[***]** écus.[4673] Sur cette base, le montant total des **[***]** contributions attribuées à Airbus dans le cadre des **[***]** projets qui, selon nous, doivent être pris en compte dans le montant total du financement en cause est de **[***]** écus. À notre avis, il serait donc raisonnable, compte tenu des positions des parties et des renseignements factuels qui ont été portés à notre connaissance, de constater que le montant total du financement accordé à Airbus au titre du deuxième programme-cadre s'élevait à **[***]** écus environ, pour **[***]** projets distincts. On trouvera à l'annexe I.1 de la présente section, après le paragraphe 7.1609, une liste récapitulant nos constatations relatives aux **[***]** projets distincts faisant l'objet de la plainte des États-Unis.

iii) Dons au titre du troisième programme-cadre

7.1433 Les États-Unis affirment que les renseignements accessibles au public montrent que les Communautés européennes ont financé 27 projets de recherche liés à l'aéronautique au titre du troisième programme-cadre, fournissant au total 56 millions d'euros à toutes les entités participantes.[4674] Les États-Unis demandent au Groupe spécial de constater qu'Airbus a participé à 18 de ces projets, recevant au total **[***]** euros.[4675] Les Communautés européennes rejettent les affirmations des États-Unis. Selon elles, 61 projets liés à l'aéronautique ont été financés au titre du troisième programme-cadre, et les entités Airbus "pertinentes" ont participé à **[***]** de ces projets.[4676] Les Communautés européennes soutiennent que le financement total attribué au secteur de la recherche aéronautique s'est élevé à 130 millions d'euros, dont **[***]** sont allés aux entités Airbus "pertinentes".[4677] Là encore, les Communautés européennes expliquent que les données sur le

[4672] Les Communautés européennes ont divulgué que les sommes mises à la disposition d'Airbus pour le projet ASANCA II au titre du troisième programme-cadre s'élevaient à **[***]** euros. Les renseignements sur les projets "EUROMESH" et "All Electric Aircraft" indiquent que des entités Airbus autres que British Aerospace et CASA ont reçu des dons allant de **[***]** écus à **[***]** écus. Selon nous, ces éléments de preuve donnent fortement à penser qu'il serait extraordinaire qu'Airbus ait reçu plus de **[***]** euros du fait de sa participation au projet ASANCA et des deux versements faits à British Aerospace et CASA au titre des projets "EUROMESH" et "All Electric Aircraft".

[4673] D'après les renseignements contenus dans la pièce EC-968 (RCC) (**[***]** euros/**[***]** contributions).

[4674] États-Unis, PCE, paragraphes 631 à 634, faisant référence à Commission européenne, Industrial and Materials Technologies Programme: Area 3, Aeronautics: Synopses of Current Aeronautics Projects (1993), pièce US-319.

[4675] Les États-Unis arrivent au chiffre de **[***]** euros en additionnant i) le montant du financement dont, selon leurs allégations, les Communautés européennes ont divulgué pendant le processus de l'Annexe V qu'il avait été accordé à des "consortiums de recherche Airbus" participant à 16 projets liés à l'aéronautique (**[***]** euros) et ii) un montant représentant la participation d'Airbus aux deux projets additionnels (**[***]** euros), calculé sur la base du financement moyen reçu par les "consortiums de recherche Airbus" dans le cadre des 16 projets et confirmé par les Communautés européennes (c'est-à-dire **[***]** euros/16 projets = **[***]** euros). États-Unis, PCE, paragraphes 631, 632 et 635 et note de bas de page 780. Pendant le processus de l'Annexe V, les Communautés européennes ont divulgué que **[***]** euros avaient été fournis pour 16 projets auxquels des entités Airbus avaient participé, ces entités ayant directement reçu **[***]** euros.

[4676] CE, PCE, paragraphes 1231 et 1236; pièces EC-190 (RCC) et EC-194 (RCC).

[4677] CE, réponse à la question n° 277 du Groupe spécial citant la pièce EC-969 (RCC); CE, lettre au Groupe spécial du 19 février 2008, faisant référence aux révisions apportées à la pièce EC-993 (RCC). Le montant précis divulgué dans les renseignements communiqués par les Communautés européennes est de **[***]** euros. Nous faisons à nouveau observer que dans la question n° 277 du Groupe spécial, nous avons demandé spécifiquement aux Communautés européennes de fournir une "ventilation de tous les projets liés aux

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

financement qu'elles ont communiquées étaient tirées de "documents sources originaux, en particulier de contrats et de relevés de paiements".[4678]

7.1434 Les États-Unis font valoir qu'il n'est pas possible de se fier aux renseignements fournis par les Communautés européennes en tant qu'indication exacte du montant total du financement reçu par Airbus parce que les Communautés européennes n'ont pas divulgué les données d'où ils étaient tirés.[4679] En outre, ils font valoir que les Communautés européennes n'ont jamais tenté d'expliquer les divergences entre les renseignements accessibles au public et les renseignements qu'elles avaient communiqués pendant le processus de l'Annexe V.[4680] Selon les États-Unis, ces divergences donnent à entendre que les Communautés européennes n'ont pas indiqué la totalité du financement que les entités Airbus ont reçu au titre du troisième programme-cadre. Par exemple, les États-Unis affirment que les renseignements accessibles au public établissent que CASA a reçu des sommes au titre du troisième programme-cadre pour sa participation à deux projets – les projets "Basic Research in Aircraft Interior Noise" et "Crashworthiness for Commercial Aircraft".[4681] Toutefois, les renseignements présentés par les Communautés européennes indiquent que CASA **[***]**, sans expliquer pourquoi les renseignements accessibles au public présentés par les États-Unis indiquent qu'il en est autrement. Par conséquent, les États-Unis concluent que les renseignements qu'ils ont présentés, montrant qu'Airbus a participé à **[***]** projets au titre du troisième programme-cadre, constituent la base la plus fiable dont dispose le Groupe spécial pour mener son examen des subventions pertinentes.[4682] Nous croyons comprendre que les États-Unis demandent donc au Groupe spécial de constater, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, qu'Airbus a participé à **[***]** projets au titre du troisième programme-cadre, recevant des fonds d'un montant de **[***]** euros.

7.1435 Notre examen des communications des États-Unis et des CE a fait apparaître des insuffisances dans les renseignements présentés par chacune des parties. Par exemple, la liste des bénéficiaires qui, selon les affirmations des États-Unis, ont reçu un financement au titre du troisième programme-cadre inclut des entités Airbus qui, selon leurs allégations, ont reçu des contributions dans le cadre de quatre projets qui ne se trouvent pas dans les renseignements figurant dans les documents accessibles au public présentés en tant que pièce US-319.[4683] Bien que les Communautés européennes reconnaissent l'existence de chacun des quatre projets, elles n'admettent pas ne pas avoir divulgué les

---

LCA auxquels les entités indiquées dans la réponse aux questions n° 273 à 275 ont participé" (non souligné dans l'original). Bien qu'il apparaisse que les Communautés européennes ont donné à entendre dans leur réponse à la question n° 277 du Groupe spécial et ailleurs (par exemple CE, PCE, paragraphe 1228) que la liste de projets qu'elles avaient communiquée était plus qu'exhaustive en ce sens qu'elle comprenait le financement d'activités non liées aux LCA, elles n'ont pas spécifiquement indiqué les projets qui ne devaient pas être pris en compte. Elles n'ont pas non plus expliqué exactement pourquoi ces projets n'étaient pas liés aux LCA. En l'absence de telles indications ou de telles explications, et compte tenu de la nature très spécifique de notre question, nous avons traité tous les projets indiqués par les Communautés européennes comme étant liés aux LCA.

[4678] CE, PCE, paragraphe 1221.

[4679] États-Unis, réponse à la question n° 34 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponse aux questions n° 277 et 278 du Groupe spécial.

[4680] États-Unis, PCE, paragraphe 633.

[4681] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 277 du Groupe spécial, faisant référence, entre autres, à Commission européenne, Industrial and Materials Technologies Programme: Area 3, Aeronautics: Synopses of Current Aeronautics Projects (1993), pièce US-319.

[4682] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 277 du Groupe spécial.

[4683] Les États-Unis désignent ces projets par les acronymes suivants: "ASANCA II"; "BREZ-0313"; "BREZ-0151"; et "BREZ-0169 DICANT". Pièces US-485 et US-689. En ce qui concerne ces trois derniers projets, nous croyons comprendre que les États-Unis font référence aux projets que les Communautés européennes ont appelés "BRE2-0313"; "BRE2-0151"; et "BRE2-0169 PICANT". Nous avons supposé que la référence à "ECARD" figurant dans la pièce US-689 est censée désigner ce qui est appelé "ECARP" dans la pièce US-319 et par les Communautés européennes.

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

versements faits à toutes les entités Airbus ayant participé à ces initiatives.[4684] Par conséquent, nous sommes incapables de confirmer l'affirmation des États-Unis relative aux bénéficiaires allégués dans le cadre de ces quatre projets. De même, les renseignements fournis par les Communautés européennes indiquent qu'Airbus n'a reçu aucun financement dans le cadre de quatre projets auxquels, selon les renseignements accessibles au public présentés par les États-Unis, Airbus avait participé.[4685] En outre, comparées aux mêmes renseignements accessibles au public, les données sur le financement communiquées par les Communautés européennes sont incomplètes en ce qui concerne trois autres projets parce qu'elles omettent un financement qui, selon les indications figurant dans la pièce US-319, a été attribué à CASA.[4686] Là encore, les Communautés européennes n'ont donné aucune explication valable de ces divergences apparentes.

7.1436 Nous rappelons que les Communautés européennes n'ont pas contesté les renseignements accessibles au public présentés par les États-Unis dans la pièce US-319. Ces renseignements indiquent qu'Airbus a participé à **[***]** projets au sujet desquels les Communautés européennes soit n'ont fourni aucun renseignement, soit ont fourni des détails incomplets concernant les versements à toutes les entités Airbus pertinentes.[4687] Les renseignements manquants ont trait à **[***]** contributions qui ont apparemment été attribuées à cinq entités Airbus.[4688] Selon nous, ces contributions devraient être ajoutées au financement que, d'après ce que les Communautés européennes ont confirmé, Airbus a obtenu par le biais de sa participation aux **[***]** projets qu'elles ont déjà indiqués.[4689]

7.1437 Le paragraphe 7 de l'Annexe V dispose qu'un groupe spécial "devrait tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération d'une partie participant au processus de collecte de renseignements". Bien que les Communautés européennes n'aient pas donné tous les renseignements demandés sur les montants de financement reçus et les projets entrepris par Airbus au titre du troisième programme-cadre pendant le processus de l'Annexe V, elles ont ensuite, au cours de la procédure du présent Groupe spécial, à la fois de leur propre initiative et en réponse à la question n° 277 du Groupe spécial, fourni des renseignements additionnels qui, selon elles, contiennent toutes les données pertinentes. Ainsi, nous ne sommes pas ici face à une situation dans laquelle une partie n'a fourni aucun élément des renseignements demandés. En outre, nous observons que, comme dans le cas du deuxième programme-cadre, les renseignements accessibles au public montrent qu'Airbus a participé aux initiatives de recherche au titre du troisième programme-cadre en tant que l'une de plusieurs entités (le nombre de parties participant à chacun des projets pertinents allait de huit à 35). Ainsi, nous ne pouvons tout simplement pas admettre que, comme les États-Unis le donnent à entendre, le montant total du financement accordé à tous les participants au titre de chacun des projets doit être imputé à Airbus.

[4684] *Voir* par exemple la pièce EC-194 (RCC).

[4685] Ces projets sont désignés par les acronymes suivants: "SNAAP"; "NS Solvers"; "FANPAC"; et "AERONOX". Nous relevons que les Communautés européennes ont bien mentionné un projet appelé "Aeroacoustic Methods for Fan Noise Prediction and Control (FANPAC)" dans leurs communications. Toutefois, le numéro de contrat, le numéro de proposition et l'acronyme indiqués par les Communautés européennes pour ce projet n'étaient pas les mêmes que dans les renseignements accessibles au public. Comparer la pièce EC-969 (RCC) (sixième ligne) avec la pièce US-319 (page 15).

[4686] Ces projets sont désignés par les acronymes suivants: "BRAIN"; "CRASHWORTHINESS" et "IMAGES 2000".

[4687] Ces projets sont désignés par les acronymes suivants: "SNAAP"; "NS Solvers"; "FANPAC" et "AERONOX" (pas de renseignements); "BRAIN"; "CRASHWORTHINESS" et "IMAGES 2000" (renseignements manquants concernant les contributions à CASA).

[4688] Ces entités étaient les suivantes: Aérospatiale (projets "SNAAP", "NS Solvers", "FANPAC" et "EUROSHOCK"); Bae Airbus (projets "AERONOX" et "EUROSHOCK"); Bae Sowerby Research Center (projet "NS Solvers"); Deutsche Aerospace Airbus GmbH (projets "FANPAC" et "EUROSHOCK") et CASA (projets "BRAIN", "CRASHWORTHINESS", "IMAGES 2000" et "EUROSHOCK").

[4689] *Voir* le paragraphe 7.1433 ci-dessus.

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

7.1438 Nous relevons que le montant moyen du financement obtenu par Airbus pour chaque contribution reçue dans le cadre de **[***]** projets au titre du troisième programme-cadre était de **[***]** euros.[4690] Sur cette base, le montant total des **[***]** contributions attribuées à Airbus dans le cadre des **[***]** projets qui, selon nous, doivent être pris en compte dans le montant total du financement en cause est de **[***]** euros. À notre avis, il serait donc raisonnable, compte tenu des positions des parties et des renseignements factuels qui ont été portés à notre connaissance, de constater que le montant total du financement accordé à Airbus au titre du troisième programme-cadre s'élevait à **[***]** euros environ, pour **[***]** projets distincts. On trouvera à l'annexe I.2 de la présente section, après le paragraphe 7.1609, une liste récapitulant nos constatations relatives aux **[***]** projets distincts faisant l'objet de la plainte des États-Unis.

iv) Dons au titre du quatrième programme-cadre

7.1439 Les États-Unis affirment que les renseignements accessibles au public montrent que les Communautés européennes ont financé 139 projets de recherche liés à l'aéronautique au titre du quatrième programme-cadre, fournissant au total 245 millions d'euros à toutes les entités participantes.[4691] Les États-Unis demandent au Groupe spécial de constater qu'Airbus a participé à 71 de ces projets, recevant au total **[***]** euros.[4692] Les Communautés européennes rejettent les affirmations des États-Unis. Selon elles, 126 projets liés à l'aéronautique ont été financés au titre du quatrième programme-cadre, et les entités Airbus "pertinentes" ont participé à **[***]** de ces projets.[4693] Des 245 millions d'euros de financement attribués au secteur de la recherche aéronautique, les Communautés européennes affirment que les entités Airbus "pertinentes" ont reçu **[***]** euros.[4694] Là encore, les Communautés européennes expliquent que les données sur le financement qu'elles ont

[4690] D'après les renseignements contenus dans les pièces EC-969 (RCC) et EC-993 (RCC) (**[***]** euros/**[***]** contributions).

[4691] États-Unis, PCE, paragraphe 636, faisant référence à Commission européenne, Fourth Framework Programme, Aeronautics Related Research, Synopses of Current Projects Selected Under the 1995 Call for Proposals, pages xix et xxi (Area 3A Aeronautics Technologies) (1996), pièce US-314, et aux exposés généraux des projets des Communautés européennes à consulter à l'adresse *www.cordis.europa.eu*.

[4692] Les États-Unis arrivent au chiffre de **[***]** euros en additionnant i) le montant du financement dont, selon leurs allégations, les Communautés européennes ont divulgué pendant le processus de l'Annexe V qu'il avait été accordé à des "consortiums de recherche Airbus" participant à **[***]** projets liés à l'aéronautique (**[***]** euros) et ii) un montant représentant la participation d'Airbus aux 39 projets additionnels (**[***]** euros), calculé sur la base du financement moyen reçu par les "consortiums de recherche Airbus" dans le cadre des **[***]** projets et confirmé par les Communautés européennes (c'est-à-dire **[***]** euros/**[***]** projets = **[***]** euros/projet). États-Unis, PCE, paragraphes 636, 637 et 640 et note de bas de page 786. Pendant le processus de l'Annexe V, les Communautés européennes ont divulgué que **[***]** euros avaient été fournis pour **[***]** projets auxquels des entités Airbus avaient participé, ces entités ayant directement reçu **[***]** euros.

[4693] CE, PCE, paragraphes 1231 et 1238.

[4694] CE, réponse à la question n° 277 du Groupe spécial citant la pièce EC-970 (RCC). Le montant précis divulgué dans les renseignements communiqués par les Communautés européennes est de **[***]** euros. Nous faisons à nouveau observer que dans la question n° 277 du Groupe spécial, nous avons demandé spécifiquement aux Communautés européennes de fournir une "ventilation de tous les projets liés aux LCA auxquels les entités indiquées dans la réponse aux questions n° 273 à 275 ont participé" (non souligné dans l'original). Bien qu'il apparaisse que les Communautés européennes ont donné à entendre dans leur réponse à la question n° 277 du Groupe spécial et ailleurs (par exemple CE, PCE, paragraphe 1228) que la liste de projets qu'elles avaient communiquée était plus qu'exhaustive en ce sens qu'elle comprenait le financement d'activités non liées aux LCA, elles n'ont pas spécifiquement indiqué les projets qui ne devaient pas être pris en compte. Elles n'ont pas non plus expliqué exactement pourquoi ces projets n'étaient pas liés aux LCA. En l'absence de telles indications ou de telles explications, et compte tenu de la nature très spécifique de notre question, nous avons traité tous les projets indiqués par les Communautés européennes comme étant liés aux LCA.

communiquées étaient tirées de "documents sources originaux, en particulier de contrats et de relevés de paiements".[4695]

7.1440 Les États-Unis font valoir qu'il n'est pas possible de se fier aux renseignements fournis par les Communautés européennes en tant qu'indication exacte du montant total du financement reçu par Airbus au titre du quatrième programme-cadre parce qu'ils ne mentionnent pas tous les projets liés aux LCA ni la liste complète des participants ayant bénéficié d'un financement.[4696] En outre, ils font valoir que les Communautés européennes n'ont jamais tenté d'expliquer les divergences entre les renseignements accessibles au public et les renseignements qu'elles avaient communiqués pendant le processus de l'Annexe V.[4697] Selon les États-Unis, ces divergences donnent à entendre que les Communautés européennes n'ont pas indiqué la totalité du financement que les entités Airbus ont reçu au titre du quatrième programme-cadre. Par conséquent, les États-Unis font valoir que les renseignements accessibles au public qu'ils ont présentés, montrant qu'Airbus a participé à 71 projets au titre du quatrième programme-cadre, constituent la base la plus fiable dont dispose le Groupe spécial pour mener son examen des subventions pertinentes.[4698] Nous croyons comprendre que les États-Unis demandent donc au Groupe spécial de constater, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, qu'Airbus a participé à 71 projets au titre du quatrième programme-cadre, recevant des fonds d'un montant de **[***]** euros.

7.1441 Notre examen des communications des États-Unis et des CE a fait apparaître des insuffisances dans les renseignements présentés par chacune des parties. Par exemple, les États-Unis mentionnent un projet et trois bénéficiaires d'autres projets au titre du quatrième programme-cadre que les renseignements accessibles au public ne permettent pas de confirmer.[4699] En outre, les États-Unis affirment de façon incorrecte dans leur communication la plus récente que les Communautés européennes n'ont pas divulgué les montants de financement accordés à six entités Airbus, que les Communautés européennes ont en fait divulgués.[4700] De même, les renseignements communiqués par les Communautés européennes ne mentionnent pas le financement reçu par Airbus dans le cadre de onze projets auxquels, selon ce qu'indiquent les renseignements accessibles au public

---

[4695] CE, PCE, paragraphe 1221.

[4696] États-Unis, réponse à la question n° 34 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponses aux questions n° 277 et 278 du Groupe spécial.

[4697] États-Unis, PCE, paragraphe 638.

[4698] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 277 du Groupe spécial.

[4699] Ces divergences ont trait: i) au projet "AEROJET", dont l'existence ne peut être vérifiée dans les renseignements accessibles au public présentés par les parties; et ii) les projets "AERONET", "AFMS" "GASCA", "INGENET" et "ADSTREFF", pour lesquels les bénéficiaires allégués dans le cadre du projet, EADS, GIE et EADS-CASA, ne sont pas mentionnés dans les renseignements accessibles au public fournis par les parties. (Nous avons supposé que la référence par les États-Unis au projet "ADSTREFFEX" est censée désigner ce qui est appelé projet "ADSTREFF" dans les renseignements accessibles au public.) Comparer la pièce US-689 avec les renseignements contenus dans les pièces US-314 et EC-970 (RCC) et les exposés généraux des projets pertinents relevant du programme à consulter à l'adresse *http://www.cordis.europa.eu.*

[4700] Les six bénéficiaires sont les suivants: CASA, dans le cadre des projets "ENIFAIR", "ENHANCE" et "HYLDA"; Aérospatiale-Matra SA, dans le cadre du projet "ADSTREFF"; BAE Systems (Operations) Ltd., dans le cadre des projets "ADSTREFF", "HYLTEC" et "BRPR-97-0551"; Airbus UK, dans le cadre du projet "ENHANCE"; Daimler Benz Aerospace AG, dans le cadre des projets "ENHANCE" et CEDIX; et Airbus Industrie, dans le cadre du projet "HYLDA". (Nous relevons que pour les projets "ENHANCE", "HYLDA" et CEDIX, les États-Unis et les renseignements accessibles au public indiquent que les bénéficiaires sont Daimler Benz Aerospace AG et Airbus Industrie alors que les Communautés européennes citent Airbus Deutschland, Airbus France et EADS Deutschland. Nous avons supposé que les montants divulgués par les Communautés européennes comprennent les montants de financement obtenus par les bénéficiaires indiqués dans les renseignements accessibles au public.) Comparer les pièces US-689 et EC-970 (RCC).

présentés par les États-Unis, Airbus a participé.[4701] En outre, comparées aux mêmes renseignements accessibles au public, les données sur le financement communiquées par les Communautés européennes sont incomplètes en ce qui concerne six projets additionnels parce qu'elles n'indiquent pas le financement qui est allé à BAE Systems Aviones Ltd., EADS GIE, CASA et DASA Airbus, dont la participation aux projets "ENHANCE", "EDAVCOS", "ELGAR", "EUROSUP", "ISAWARE" et "PROFOCE" a été confirmée dans les renseignements accessibles au public. Là encore, les Communautés européennes n'ont donné aucune explication valable de ces divergences apparentes entre les données qu'elles ont fournies et les renseignements accessibles au public.

7.1442 Nous rappelons que les Communautés européennes n'ont pas contesté les renseignements accessibles au public sur lesquels les États-Unis se sont appuyés. Ces renseignements indiquent qu'Airbus a participé à **[***]** projets au sujet desquels les Communautés européennes soit n'ont fourni aucun renseignement, soit ont fourni des détails incomplets concernant les versements à toutes les entités Airbus pertinentes.[4702] Les renseignements manquants ont trait à **[***]** contributions qui, selon ce que donnent à entendre les renseignements accessibles au public, ont été attribuées à huit entités Airbus.[4703] Selon nous, ces contributions devraient être ajoutées au financement que, d'après ce que les Communautés européennes ont confirmé, Airbus a obtenu par le biais de sa participation aux **[***]** projets qu'elles ont déjà indiqués.[4704]

7.1443 Le paragraphe 7 de l'Annexe V dispose qu'un groupe spécial "devrait tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération d'une partie participant au processus de collecte de renseignements". Bien que les Communautés européennes n'aient pas donné tous les renseignements demandés sur les montants de financement reçus et les projets entrepris par Airbus au titre du quatrième programme-cadre pendant le processus de l'Annexe V, elles ont ensuite, au cours de la procédure du présent Groupe spécial, à la fois de leur propre initiative et en réponse à la question n° 277 du Groupe spécial, fourni des renseignements additionnels qui, selon elles, contiennent toutes les données pertinentes. Ainsi, nous ne sommes pas ici face à une situation dans laquelle une partie n'a fourni aucun élément des renseignements demandés. En outre, nous observons que, comme dans le cas des précédents programmes-cadres, les renseignements accessibles au public montrent qu'Airbus a participé aux initiatives de recherche au titre du quatrième programme-cadre en tant que l'une de plusieurs entités (le nombre de parties participant à chacun des projets pertinents allait de cinq

---

[4701] Ces projets sont désignés par les acronymes suivants: "AIRDATA"; "AERONET"; "AEROJET II"; "AEROPROFILE"; "AFMS"; "VINTHEC"; Investigation of the Viability of MEMS Technology for Boundary Layer Control on Aircraft (ce projet n'a pas d'acronyme; nous avons supposé que c'est le projet que les États-Unis désignent par l'acronyme "MEMS"); "DAMASCOS"; "HICAS"; "WAVENC" et Non-Intrusive Measurements of Aircraft Engine Emissions (ce projet n'a pas d'acronyme). Comparer la pièce EC-970 (RCC) avec la pièce US-314 et les exposés généraux des projets pertinents relevant du programme à consulter à l'adresse *www.cordis.europa.eu*.

[4702] Ces projets sont désignés par les acronymes suivants: "AIRDATA"; "AERONET"; "AEROJET II"; "AEROPROFILE"; "AFMS"; "GASCA"; "INGENET"; "VINTHEC"; "DAMASCOS"; "HICAS"; "WAVENC"; Investigation of the Viability of MEMS Technology for Boundary Layer Control on Aircraft (ce projet n'a pas d'acronyme); Non-Intrusive Measurements of Aircraft Engine Emissions (ce projet n'a pas d'acronyme); et "ENHANCE"; "EDAVCOS"; "ELGAR"; "EUROSUP"; ISAWARE" et "PROFOCE" (renseignements manquants concernant les contributions à BAE Sytems Aviones Ltd., EADS GIE, CASA et DASA Airbus).

[4703] Ces entités étaient les suivantes: BAE Systems (Operations) Ltd ("AIRDATA", "AERONET", "AEROJET II", "AEROPROFILE", "VINTHEC", Investigation of the Viability of MEMS Technology for Boundary Layer Control on Aircraft, "HICAS" et Non-Intrusive Measurements of Aircraft Engine Emissions (ce projet n'a pas d'acronyme)); BAE Sowerby Research Centre ("AIRDATA"); DASA ("AFMS"); Daimler Benz Aerospace AG ("DAMASCOS"); BAE Sytems Aviones Ltd ("ENHANCE" et "ISAWARE"); EADS GIE ("EDAVCOS" et "PROFOCE"); CASA ("ELGAR"); DASA Airbus ("EUROSUP"); Aérospatiale-Matra ("WAVENC").

[4704] *Voir* le paragraphe 7.1439 ci-dessus.

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

à 24). Ainsi, nous ne pouvons tout simplement pas admettre que, comme les États-Unis le donnent à entendre, le montant total du financement accordé à tous les participants au titre de chacun des projets doit être imputé à Airbus.

7.1444 Nous relevons que le montant moyen du financement obtenu par Airbus pour chaque contribution reçue dans le cadre de **[***]** projets au titre du quatrième programme-cadre était de **[***]** euros.[4705] Sur cette base, le montant total des **[***]** contributions attribuées à Airbus dans le cadre des **[***]** projets qui, selon nous, doivent être pris en compte dans le montant total du financement en cause est de **[***]** euros. À notre avis, il serait donc raisonnable, compte tenu des positions des parties et des renseignements factuels qui ont été portés à notre connaissance, de constater que le montant total du financement accordé à Airbus au titre du quatrième programme-cadre s'élevait à **[***]** euros environ, pour **[***]** projets distincts. On trouvera à l'annexe I.3 de la présente section, après le paragraphe 7.1609, une liste récapitulant nos constatations relatives aux **[***]** projets distincts faisant l'objet de la plainte des États-Unis.

v) Dons au titre du cinquième programme-cadre

7.1445 Les États-Unis affirment que les renseignements accessibles au public montrent que, pendant le cinquième programme-cadre, les Communautés européennes ont attribué 700 millions d'euros à des projets de recherche liés à l'aéronautique.[4706] Selon les États-Unis, les mêmes renseignements accessibles au public indiquent que des "consortiums de recherche Airbus" ont participé à 72 de ces projets, recevant 509 millions d'euros. En l'absence de renseignements plus détaillés et plus précis sur la participation d'Airbus à ces projets, les États-Unis demandent au Groupe spécial d'imputer le montant total de 509 millions d'euros à Airbus.[4707] Les Communautés européennes rejettent les affirmations des États-Unis. Selon elles, 152 projets liés à l'aéronautique ont été financés au titre du cinquième programme-cadre, et les entités Airbus "pertinentes" ont participé à **[***]** de ces projets.[4708] Des 700 millions d'euros de financement attribués au secteur de la recherche aéronautique, les Communautés européennes affirment que les entités Airbus "pertinentes" ont reçu **[***]** euros.[4709] Là encore, les Communautés européennes expliquent que les données sur le financement qu'elles ont communiquées étaient tirées de "documents sources originaux, en particulier de contrats et de relevés de paiements".[4710]

[4705] D'après les renseignements contenus dans la pièce EC-970 (RCC) (**[***]** euros/**[***]** contributions).

[4706] États-Unis, PCE, paragraphe 641, faisant référence à Commission européenne, The Competitive and Sustainable Growth Programme, 1998-2002 Project Synopses: New Perspectives in Aeronautics (2003), page xi, pièce US-322, et exposés généraux des projets des Communautés européennes à consulter à l'adresse *www.cordis.europa.eu*.

[4707] États-Unis, PCE, paragraphe 645.

[4708] CE, PCE, paragraphes 1231 et 1240.

[4709] CE, réponse à la question n° 277 du Groupe spécial citant la pièce EC-971 (RCC). Le montant précis divulgué par les Communautés européennes est de **[***]** euros. Nous faisons à nouveau observer que dans la question n° 277 du Groupe spécial, nous avons demandé spécifiquement aux Communautés européennes de fournir une "ventilation de tous les projets liés aux LCA auxquels les entités indiquées dans la réponse aux questions n° 273 à 275 ont participé" (non souligné dans l'original). Bien qu'il apparaisse que les Communautés européennes ont donné à entendre dans leur réponse à la question n° 277 du Groupe spécial et ailleurs (par exemple CE, PCE, paragraphe 1228) que la liste de projets qu'elles avaient communiquée était plus qu'exhaustive en ce sens qu'elle comprenait le financement d'activités non liées aux LCA, elles n'ont pas spécifiquement indiqué les projets qui ne devaient pas être pris en compte. Elles n'ont pas non plus expliqué exactement pourquoi ces projets n'étaient pas liés aux LCA. En l'absence de telles indications ou de telles explications, et compte tenu de la nature très spécifique de notre question, nous avons traité tous les projets indiqués par les Communautés européennes comme étant liés aux LCA.

[4710] CE, PCE, paragraphe 1221.

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

7.1446 Les États-Unis font valoir qu'il n'est pas possible de se fier aux renseignements fournis par les Communautés européennes en tant qu'indication exacte du montant total du financement reçu par Airbus au titre du cinquième programme-cadre parce qu'ils ne mentionnent pas tous les projets liés aux LCA ni la liste complète des participants ayant bénéficié d'un financement.[4711] En outre, ils font valoir que les Communautés européennes n'ont jamais tenté d'expliquer les divergences entre les renseignements accessibles au public et les renseignements qu'elles avaient communiqués pendant le processus de l'Annexe V.[4712] Selon les États-Unis, ces divergences donnent à entendre que les Communautés européennes n'ont pas indiqué la totalité du financement que les entités Airbus ont reçu au titre du cinquième programme-cadre. Par conséquent, les États-Unis font valoir que les renseignements accessibles au public qu'ils ont présentés, montrant qu'Airbus a participé à **[***]** projets au titre du cinquième programme-cadre, constituent la base la plus fiable dont dispose le Groupe spécial pour mener son examen des subventions pertinentes.[4713] Nous croyons comprendre que les États-Unis demandent donc au Groupe spécial de constater, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, qu'Airbus a participé à **[***]** projets au titre du cinquième programme-cadre, recevant des fonds d'un montant de 509 millions d'euros.

7.1447 Notre examen des communications des États-Unis et des CE a fait apparaître des insuffisances dans les renseignements présentés par chacune des parties. Par exemple, les États-Unis mentionnent un projet et quatre bénéficiaires d'autres projets au titre du cinquième programme-cadre que les renseignements accessibles au public ne permettent pas de confirmer.[4714] En outre, les États-Unis affirment de façon incorrecte dans leur communication la plus récente que les Communautés européennes n'ont pas divulgué les montants de financement accordés à deux entités Airbus, que les Communautés européennes ont en fait divulgués.[4715] De même, les renseignements communiqués par les Communautés européennes ne mentionnent pas le financement reçu par Airbus dans le cadre de sept projets auxquels, selon ce qu'indiquent les renseignements accessibles au public présentés par les États-Unis, Airbus a participé.[4716] Les Communautés européennes n'ont donné aucune explication valable de ces divergences apparentes entre les données qu'elles ont fournies et les renseignements accessibles au public. Enfin, nous relevons que le montant total du financement attribué à Airbus divulgué dans la pièce EC-971 (RCC) est calculé de façon erronée, parce qu'il n'inclut pas diverses sommes (d'un montant de **[***]** euros) qui, selon ce qui est indiqué dans la même pièce, ont été fournies à diverses entités Airbus. Ainsi, le montant total du financement attribué à

[4711] États-Unis, réponse à la question n° 34 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponses aux questions n° 277 et 278 du Groupe spécial.

[4712] États-Unis, PCE, paragraphe 643.

[4713] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 277 du Groupe spécial.

[4714] Ces divergences ont trait: i) au projet "COMPOSIT", dont l'existence ne peut être vérifiée dans les renseignements accessibles au public présentés par les parties; ii) au projet "ADAMS2", pour lequel les États-Unis indiquent comme bénéficiaire BAE Systems (Operations) Ltd. mais pour lequel, selon les renseignements accessibles au public et les Communautés européennes, le bénéficiaire est Airbus UK; et iii) les projets "ENABLE", "FUBACOMP" et "MA-AFAS", pour lesquels les bénéficiaires allégués dans le cadre des projets respectifs, EADS Deutschland GmbH, GIE EADS et BAE Systems (Operations) Ltd., ne sont pas mentionnés dans les renseignements accessibles au public fournis par les parties. Comparer la pièce US-689 avec les renseignements contenus dans les pièces US-322 et EC-972 (RCC) et les exposés généraux des projets pertinents relevant du programme à consulter à l'adresse *www.cordis.europa.eu*.

[4715] Les deux bénéficiaires sont GIE Airbus Industrie, dans le cadre du projet "AERONET II", et EADS GIE, dans le cadre du projet "EECS". Comparer les pièces US-689 et EC-972 (RCC).

[4716] Ces projets sont désignés par les acronymes suivants: "AEROFIL"; "FUBACOMP"; "HEACE"; "HiAER"; "MA-AFAS"; "MOB" et "VINTHEC II". Comparer la pièce EC-971 (RCC) avec la pièce US-322 et les exposés généraux des projets des Communautés européennes à consulter à l'adresse *www.cordis.europa.eu*.

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

Airbus effectivement divulgué par les Communautés européennes est de **[***]** euros environ[4717] et non de **[***]** euros.

7.1448 Les Communautés européennes n'ont pas contesté les renseignements accessibles au public présentés par les États-Unis dans la pièce US-322. Ces renseignements indiquent qu'Airbus a participé à **[***]** projets au sujet desquels les Communautés européennes soit n'ont fourni aucun renseignement, soit ont fourni des détails incomplets concernant les versements à toutes les entités Airbus pertinentes.[4718] Les renseignements manquants ont trait à **[***]** contributions qui ont apparemment été attribuées à cinq entités Airbus.[4719] Selon nous, ces contributions devraient être ajoutées au financement que, d'après ce que les Communautés européennes ont confirmé, Airbus a obtenu par le biais de sa participation aux **[***]** projets qu'elles ont déjà indiqués.[4720]

7.1449 Nous rappelons que le paragraphe 7 de l'Annexe V dispose qu'un groupe spécial "devrait tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération d'une partie participant au processus de collecte de renseignements". Bien que les Communautés européennes n'aient pas donné tous les renseignements demandés sur les montants de financement reçus et les projets entrepris par Airbus au titre du cinquième programme-cadre pendant le processus de l'Annexe V, elles ont ensuite, au cours de la procédure du présent Groupe spécial, à la fois de leur propre initiative et en réponse à la question n° 277 du Groupe spécial, fourni des renseignements additionnels qui, selon elles, contiennent toutes les données pertinentes. Ainsi, nous ne sommes pas ici face à une situation dans laquelle une partie n'a fourni aucun élément des renseignements demandés. En outre, nous observons que, comme dans le cas de tous les précédents programmes-cadres, les renseignements accessibles au public montrent qu'Airbus a participé aux initiatives de recherche au titre du cinquième programme-cadre en tant que l'une de plusieurs entités (le nombre de parties participant à chacun des projets pertinents allait de six à 48). Ainsi, nous ne pouvons tout simplement pas admettre que, comme les États-Unis le donnent à entendre, le montant total du financement accordé à tous les participants au titre de chacun des projets doit être imputé à Airbus.

7.1450 Nous relevons que le montant moyen du financement obtenu par Airbus pour chaque contribution reçue dans le cadre de **[***]** projets au titre du cinquième programme-cadre était de **[***]** euros.[4721] Sur cette base, le montant total des **[***]** contributions attribuées à Airbus dans le cadre des **[***]** projets qui, selon nous, doivent être pris en compte dans le montant total du financement en cause est de **[***]** euros. Ce chiffre peut être comparé avec le montant de la contribution totale des Communautés européennes apportée à l'ensemble des 98 participants aux **[***]** mêmes projets, soit 30,5 millions d'euros.[4722] À notre avis, il serait donc raisonnable, compte tenu des positions des parties et des renseignements factuels qui ont été portés à notre connaissance, de constater que le montant total du financement accordé à Airbus au titre du cinquième programme-cadre s'élevait à **[***]** euros environ, pour **[***]** projets distincts. On trouvera à l'annexe I.4 de la présente section, après le paragraphe 7.1609, une liste récapitulant nos constatations relatives aux **[***]** projets distincts faisant l'objet de la plainte des États-Unis.

[4717] Le montant précis est de **[***]** euros.

[4718] Ces projets sont désignés par les acronymes suivants: "AEROFIL"; "FUBACOMP"; "HEACE"; "HiAER"; "MA-AFAS"; "MOB" et "VINTHEC II".

[4719] Ces entités étaient les suivantes: GIE EADS ("AEROFIL"); EADS Deutschland GmbH ("HEACE" et "HiAER"); BAE Systems (Operations) Ltd ("VINTHEC", "MOB" et "FUBACOMP"); BAE Systems Avionics Ltd. ("MA-AFAS") et Daimler-Chrysler Aerospace ("MOB").

[4720] *Voir* le paragraphe 7.1445 ci-dessus.

[4721] D'après les renseignements contenus dans la pièce EC-971 (RCC) (**[***]** euros/**[***]** contributions).

[4722] Pièce US-322.

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

vi) Dons au titre du sixième programme-cadre

7.1451 Les États-Unis affirment que les renseignements accessibles au public montrent que, pendant le sixième programme-cadre, les Communautés européennes ont utilisé 840 millions d'euros pour financer des projets de recherche liés à l'aéronautique.[4723] Selon les États-Unis, les mêmes renseignements accessibles au public indiquent que des "consortiums de recherche Airbus" ont participé à 61 de ces projets, recevant 450 millions d'euros. En l'absence de renseignements plus détaillés et plus précis sur la participation d'Airbus à ces projets, les États-Unis demandent au Groupe spécial d'imputer le montant total de 450 millions d'euros à Airbus.[4724] Les Communautés européennes rejettent les affirmations des États-Unis. Selon elles, 93 projets liés à l'aéronautique ont été financés au titre du sixième programme-cadre, et les entités Airbus "pertinentes" ont participé à **[***]** de ces projets.[4725] Les Communautés européennes soutiennent que le financement total attribué au secteur de la recherche aéronautique s'est élevé à 840 millions d'euros, dont **[***]** sont allés aux entités Airbus "pertinentes".[4726] Là encore, les Communautés européennes expliquent que les données sur le financement qu'elles ont communiquées étaient tirées de "documents sources originaux, en particulier de contrats et de relevés de paiements".[4727]

7.1452 Les États-Unis font valoir qu'il n'est pas possible de se fier aux renseignements fournis par les Communautés européennes en tant qu'indication exacte du montant total du financement reçu par Airbus parce que les Communautés européennes n'ont pas divulgué les données d'où ils étaient tirés.[4728] En outre, ils font valoir que les Communautés européennes n'ont jamais tenté d'expliquer les divergences entre les renseignements accessibles au public et les renseignements qu'elles avaient communiqués pendant le processus de l'Annexe V.[4729] Selon les États-Unis, ces divergences donnent à entendre que les Communautés européennes n'ont pas indiqué la totalité du financement que les entités Airbus ont reçu au titre du sixième programme-cadre. Par conséquent, les États-Unis concluent que les renseignements qu'ils ont présentés, montrant qu'Airbus a participé à 61 projets au titre du sixième programme-cadre, constituent la base la plus fiable dont dispose le Groupe spécial pour mener son examen des subventions pertinentes.[4730] Nous croyons comprendre que les États-Unis demandent donc au Groupe spécial de constater, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V,

---

[4723] États-Unis, PCE, paragraphe 646, faisant référence à Commission européenne, Aeronautics Research 2003-2006 Projects, Project Synopses – Volume 1, Research Projects from the First and Second Calls (2006), pièce US-324, et aux exposés généraux des projets des Communautés européennes à consulter à l'adresse *www.cordis.europa.eu.*

[4724] États-Unis, PCE, paragraphes 646 et 650.

[4725] CE, PCE, paragraphes 1231 et 1236; pièces EC-193 (RCC) et EC-194 (RCC).

[4726] CE, réponse à la question n° 277 du Groupe spécial citant la pièce EC-972 (RCC). Le montant précis divulgué par les Communautés européennes est de **[***]** euros. Nous faisons à nouveau observer que dans la question n° 277 du Groupe spécial, nous avons demandé spécifiquement aux Communautés européennes de fournir une "ventilation de tous les projets liés aux LCA auxquels les entités indiquées dans la réponse aux questions n° 273 à 275 ont participé" (non souligné dans l'original). Bien qu'il apparaisse que les Communautés européennes ont donné à entendre dans leur réponse à la question n° 277 du Groupe spécial et ailleurs (par exemple CE, PCE, paragraphe 1228) que la liste de projets qu'elles avaient communiquée était plus qu'exhaustive en ce sens qu'elle comprenait le financement d'activités non liées aux LCA, elles n'ont pas spécifiquement indiqué les projets qui ne devaient pas être pris en compte. Elles n'ont pas non plus expliqué exactement pourquoi ces projets n'étaient pas liés aux LCA. En l'absence de telles indications ou de telles explications, et compte tenu de la nature très spécifique de notre question, nous avons traité tous les projets indiqués par les Communautés européennes comme étant liés aux LCA.

[4727] CE, PCE, paragraphe 1221.

[4728] États-Unis, réponse à la question n° 34 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponses aux questions n° 277 et 278 du Groupe spécial.

[4729] États-Unis, PCE, paragraphe 648.

[4730] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 277 du Groupe spécial.

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

qu'Airbus a participé à 61 projets au titre du sixième programme-cadre, recevant des fonds d'un montant de 450 millions d'euros.

7.1453 Notre examen des communications des États-Unis et des CE a fait apparaître des insuffisances dans les renseignements présentés par chacune des parties. Par exemple, les États-Unis mentionnent deux bénéficiaires allégués de quatre projets distincts au titre du sixième programme-cadre que les renseignements accessibles au public ne permettent pas de confirmer.[4731] En outre, les États-Unis affirment de façon incorrecte dans leur communication la plus récente que les Communautés européennes n'ont pas divulgué le montant du financement accordé à une autre entité Airbus, que les Communautés européennes ont en fait divulgué.[4732] De même, les renseignements communiqués par les Communautés européennes indiquent qu'Airbus n'a reçu aucun financement dans le cadre de 20 projets auxquels, selon ce que montrent les renseignements accessibles au public présentés par les États-Unis, Airbus a participé.[4733] En outre, comparées aux mêmes renseignements accessibles au public, les données sur le financement communiquées par les Communautés européennes sont incomplètes en ce qui concerne deux autres projets parce qu'elles omettent le financement qui, selon ce que montrent les renseignements accessibles au public, a été attribué à Airbus Espagne et Airbus France.[4734] Là encore, les Communautés européennes n'ont donné aucune explication valable de ces divergences apparentes.

7.1454 Nous rappelons que les Communautés européennes n'ont pas contesté les renseignements accessibles au public sur lesquels les États-Unis se sont appuyés. Ces renseignements indiquent qu'Airbus a participé à **[***]** projets au sujet desquels les Communautés européennes soit n'ont fourni aucun renseignement, soit ont fourni des détails incomplets concernant les versements à toutes les entités Airbus pertinentes.[4735] Les renseignements manquants ont trait à **[***]** contributions qui ont apparemment été attribuées à huit entités Airbus.[4736] Selon nous, ces contributions devraient être ajoutées au financement que, d'après ce que les Communautés européennes ont confirmé, Airbus a obtenu par le biais de sa participation aux **[***]** projets qu'elles ont déjà indiqués.[4737]

[4731] Ces bénéficiaires allégués sont les suivants: EADS Deutschland GmbH dans le cadre du projet "DINAMIT"; et GIE EADS dans le cadre des projets "DEEPWELD", "ITOOL"et "IFATS".

[4732] Cette entité est la suivante: GIE EADS CCR dans le cadre du projet "DIALFAST". Comparer les pièces US-689 et EC-972 (RCC).

[4733] Ces projets sont désignés par les acronymes suivants: "ADLAND"; "ARTIMA"; "ATENAA"; "B-VHF"; "DEEPWELD"; "DESIDER"; "EMMA"; "HILAS"; "HISAC"; "IFATS"; "IPAS"; "iTOOL"; "MESEMA"; "MOWGLY"; "RETINA"; "UFAST"; "SEFA"; "WISE"; "ASAS-TN2"; et "C-ATM (PHASE 1)". Aux fins de l'établissement de cette liste, nous avons supposé que la référence par les États-Unis à un projet qu'ils ont appelé "ATEENA" était censée désigner le projet "ATENAA". Comparer la pièce EC-972 (RCC) avec la pièce US-324 et les exposés généraux des projets pertinents relevant du programme à consulter à l'adresse *www.cordis.europa.eu*.

[4734] Ces projets sont désignés par les acronymes suivants: "TATEM" et "SMIST".

[4735] Ces projets sont désignés par les acronymes suivants: "ADLAND"; "ARTIMA"; "ATENAA"; "B-VHF"; "DEEPWELD"; "DESIDER"; "EMMA"; "HILAS"; "HISAC"; "IFATS"; "IPAS"; "iTOOL"; "MESEMA"; "MOWGLY"; "RETINA"; "UFAST"; "SEFA"; "WISE"; "ASAS-TN2"; et "C-ATM (PHASE 1)" (pas de renseignement); "TATEM" et "SMIST" (renseignements manquants concernant les contributions à Airbus Espagne et Airbus France).

[4736] Ces entités étaient les suivantes: EADS Deutschland (projets "ADLAND", "ARTIMA", "ATENAA", "DESIDER", "HISAC", "iTOOL", "MESEMA", "RETINA", "UFAST", "SEFA" et "WISE"); BAE Systems (Operations) Ltd. (projets "B-VHF", "HILAS", "IPAS" et "ASAS-TN2"); Airbus France (projets "EMMA", "SMIST" et "C-ATM (PHASE 1)"); Airbus Deutschland (projet "MOWGLY"); EADS CCR (projets "IPAS" et "DEEPWELD"); Airbus Spain (projet "TATEM"); BAE Systems Avionics Ltd. (projets "EMMA" et "C-ATM (PHASE 1)"); EADS Systems and Defence Electronics SA (projet "IFATS"); EADS Astrium (projet "IPAS").

[4737] *Voir* le paragraphe 7.1451 ci-dessus.

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

7.1455 Le paragraphe 7 de l'Annexe V dispose qu'un groupe spécial "devrait tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération d'une partie participant au processus de collecte de renseignements". Bien que les Communautés européennes n'aient pas donné tous les renseignements demandés sur les montants de financement reçus et les projets entrepris par Airbus au titre du sixième programme-cadre pendant le processus de l'Annexe V, elles ont ensuite, au cours de la procédure du présent Groupe spécial, à la fois de leur propre initiative et en réponse à la question n° 277 du Groupe spécial, fourni des renseignements additionnels qui, selon elles, contiennent toutes les données pertinentes. Ainsi, nous ne sommes pas ici face à une situation dans laquelle une partie n'a fourni aucun élément des renseignements demandés. En outre, nous observons que, comme dans le cas de tous les programmes-cadres, les renseignements accessibles au public montrent qu'Airbus a participé aux initiatives de recherche au titre du sixième programme-cadre en tant que l'une de plusieurs entités (le nombre de parties participant à chacun des projets pertinents allait de sept à 62). Ainsi, nous ne pouvons tout simplement pas admettre que, comme les États-Unis le donnent à entendre, le montant total du financement accordé à tous les participants au titre de chacun des projets doit être imputé à Airbus.

7.1456 Nous relevons que le montant moyen du financement obtenu par Airbus pour chaque contribution reçue dans le cadre de **[***]** projets au titre du sixième programme-cadre était de **[***]** euros.[4738] Sur cette base, le montant total des **[***]** contributions attribuées à Airbus dans le cadre des **[***]** projets qui, selon nous, doivent être pris en compte dans le montant total du financement en cause est de **[***]** euros. Ce chiffre peut être comparé avec le montant de la contribution totale des CE apportée à l'ensemble des **[***]** participants aux **[***]** mêmes projets, soit **[***]** euros. À notre avis, il serait donc raisonnable, compte tenu des positions des parties et des renseignements factuels qui ont été portés à notre connaissance, de constater que le montant total du financement accordé à Airbus au titre du sixième programme-cadre s'élevait à **[***]** euros environ, pour **[***]** projets distincts. On trouvera à l'annexe I.5 de la présente section, après le paragraphe 7.1609, une liste récapitulant nos constatations relatives aux **[***]** projets distincts faisant l'objet de la plainte des États-Unis.

vii) Dons des pouvoirs publics fédéraux allemands

7.1457 Les États-Unis contestent l'attribution alléguée, par les pouvoirs publics fédéraux allemands, de 217 millions d'euros à Airbus pour la recherche dans le domaine de l'aéronautique civile au titre des programmes LuFo I, LuFo II et LuFo III.[4739] Les Communautés européennes font valoir que le montant du subventionnement allégué des pouvoirs publics fédéraux allemands dans le cadre des programmes LuFo qui peut être contesté à bon droit est limité à **[***]** euros.[4740] Selon les Communautés européennes, ce montant est le niveau maximal de financement qui peut être contesté parce qu'il représente la somme effectivement *versée* par les pouvoirs publics fédéraux allemands à Airbus dans le cadre des programmes LuFo au 1er juillet 2005 (date limite alléguée utilisée par les États-Unis dans leur première communication écrite).[4741] Si les Communautés européennes reconnaissent qu'au 1er juillet 2005, les pouvoirs publics fédéraux allemands s'étaient *engagés* à fournir à Airbus un montant additionnel de **[***]** euros environ (portant le montant total du

[4738] D'après les renseignements contenus dans la pièce EC-972 (RCC) (**[***]** euros/**[***]** contributions).

[4739] États-Unis, PCE, paragraphe 664; États-Unis, DCE, paragraphe 513. Les titres complets des programmes sont indiqués au paragraphe 7.1415 ci-dessus.

[4740] CE, PCE, paragraphe 1258; CE, DCE, paragraphe 630; CE, réponse à la question n° 108 du Groupe spécial.

[4741] CE, PCE, paragraphe 1256.

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

financement à **[***]** euros)[4742], elles n'admettent pas que ce montant additionnel de **[***]** euros puisse être contesté à bon droit dans le présent différend.[4743]

7.1458 Nous croyons comprendre que la position des Communautés européennes repose sur l'opinion selon laquelle une pratique des pouvoirs publics consistant en un *engagement* de verser des fonds, sans versement effectif de ces fonds, ne peut pas équivaloir à une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Nous examinerons le bien-fondé de cette position dans notre évaluation, quant au fond, des allégations des États-Unis visant les programmes LuFo.[4744]

viii) Dons des pouvoirs publics infrafédéraux allemands

Bavière

7.1459 Les États-Unis affirment que les pouvoirs publics bavarois ont, depuis 1990, fourni à Airbus au moins **[***]** euros sous forme de dons pour la R&DT au titre de divers programmes dans le domaine de l'aéronautique civile, y compris le Offensive Zukunft Bayern (établi en 1995), le Offensive Zukunft Bayern II (établi en 1996) et le Bayerisches Luftfahrtforschungsprogramm (établi en 2000).[4745] Les Communautés européennes reconnaissent que les pouvoirs publics bavarois ont accordé neuf dons pour des projets, pour un montant total de **[***]** euros, à Daimler-Benz Aerospace ("Dasa") et EADS Deutschland pendant la période allant de 1997 à 2006.[4746] Toutefois, elles font valoir que ces dons ne peuvent pas être contestés à bon droit dans le présent différend parce que Daimler-Benz Aerospace et EADS Deutschland ne sont pas des sociétés Airbus pertinentes et que les États-Unis n'ont pas montré qu'ils avaient conféré un avantage à Airbus Allemagne.[4747]

7.1460 Nous rappelons que, dans la section VII.E.1 du présent rapport, nous avons rejeté les affirmations des Communautés européennes, constatant qu'une contribution financière accordée à un partenaire d'Airbus ou une entité affiliée, ou à Airbus GIE, en relation avec le développement et/ou la production d'un LCA d'Airbus, conférait potentiellement un avantage au corsortium Airbus Industrie, en tant que "producteur" des LCA d'Airbus, et à Airbus SAS, en tant que personne morale lui ayant succédé.[4748] Comme nous l'avons expliqué précédemment, Dasa était membre du consortium Airbus Industrie. De même, EADS Deutschland était une filiale de Dasa, qui a ensuite été transférée à EADS.[4749] En outre, nous relevons que les Communautés européennes n'affirment pas que les dons en cause pour la R&DT n'étaient pas censés soutenir les activités de développement des LCA. En conséquence, nous examinerons le bien-fondé des allégations des États-Unis visant chacun des neuf dons pour la R&DT de **[***]** euros accordés par les pouvoirs publics bavarois et indiqués dans les premières communications écrites des parties.

[4742] CE, PCE, paragraphes 1255 à 1258; CE, DCE, paragraphe 630.

[4743] CE, PCE, paragraphe 1258; CE, DCE, paragraphe 630; CE, réponse à la question n° 108 du Groupe spécial.

[4744] *Voir* les paragraphes 7.1493 et 7.1494 ci-dessous.

[4745] États-Unis, PCE, paragraphes 668 et 669, faisant référence aux dons énumérés dans la pièce US-329 (RCC).

[4746] CE, PCE, paragraphe 1261 et pièce EC-210 (RCC).

[4747] CE, PCE, paragraphe 1262.

[4748] *Voir* les paragraphes 7.192 à 7.200 ci-dessus.

[4749] Nous rappelons qu'avant l'intégration dans EADS, les actifs et activités relatifs aux LCA de Dasa avaient été réorganisés dans le cadre de différentes filiales, y compris i) une filiale appelée DaimlerChrysler Aerospace Beteiligungs GmbH, qui détenait 99,99 pour cent des actions de DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, qui détenait à son tour 37,9 pour cent des droits de participation dans Airbus GIE; et ii) une filiale appelée EADS Deutschland GmbH, à laquelle divers autres éléments d'actif et de passif de Dasa avaient été transférés. Ces filiales de Dasa avaient ensuite été transférées à EADS. *Voir* la note de bas de page 2187 ci-dessus.

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

Brême

7.1461 Les États-Unis affirment que les renseignements accessibles au public confirment qu'entre 1999 et 2006, les pouvoirs publics brêmois ont accordé un total de 11 millions d'euros sous forme de dons à Airbus pour la recherche consacrée à l'aéronautique dans le cadre des programmes Airbus Materials and System Technology I et II ("AMST I" et "AMST II").[4750] Selon les États-Unis, les Communautés européennes n'ont pas expliqué la divergence entre le montant du financement qui, selon ce qu'elles ont admis pendant le processus de l'Annexe V, a été reçu par Airbus (**[***]** euros) et les 11 millions d'euros qui, selon ce que montrent les renseignements accessibles au public, ont été fournis par les pouvoirs publics brêmois. En conséquence, les États-Unis demandent au Groupe spécial de constater, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, que les pouvoirs publics brêmois ont accordé à Airbus des subventions de 11 millions d'euros dans le cadre des programmes AMST I et AMST II.[4751]

7.1462 Les Communautés européennes soutiennent qu'Airbus Allemagne a reçu **[***]** euros pour sa participation à neuf projets dans le cadre du programme AMST I et **[***]** euros supplémentaires au titre de cinq projets dans le cadre du programme AMST II, portant le montant total du financement pour la R&DT obtenu par Airbus Allemagne dans le cadre de ces deux programmes à **[***]** euros.[4752] Selon les Communautés européennes, le niveau de financement allégué indiqué dans les communications des États-Unis surestime le montant du financement effectivement accordé à Airbus Allemagne parce qu'il inclut des versements à des bénéficiaires autres qu'Airbus. En particulier, les Communautés européennes affirment que dans le cadre du programme AMST I, des sommes ont été mises à la disposition de trois instituts de recherche, l'Institut Fraunhofer pour la technologie de fabrication et la recherche appliquée sur les matériaux, l'Institut de Brême pour la technologie appliquée de la propulsion à réaction et l'Institut pour la technologie des matériaux.[4753] Les Communautés européennes divulguent les montants précis qui, selon leurs allégations, ont été reçus par ces instituts (**[***]** euros environ) dans un tableau figurant dans leur première communication écrite. Ainsi, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de constater que le soutien à la R&DT accordé à Airbus Allemagne dans le cadre des programmes AMST I et AMST II se limitait à **[***]** euros.[4754]

7.1463 Nous croyons comprendre que les renseignements accessibles au public sur lesquels se fondent les États-Unis pour établir qu'Airbus a reçu 11 millions d'euros dans le cadre des programmes AMST consistent en un communiqué de presse publié par un sénateur pour l'économie de la ville de Brême, M. Peter Gloystein. Il apparaît que ce communiqué de presse reproduit un discours prononcé par le Sénateur, M. Gloystein, à la ""Richtfest" (cérémonie pour l'achèvement du gros œuvre) des nouvelles halles 400 et 57 à Airbus Brême". Il est intitulé "La construction aéronautique, l'une des industries clés de Brême". Le passage précis qui indique le montant du financement dont il est allégué qu'il a été accordé à Airbus est ainsi libellé: "le Sénat apporte une contribution tangible à l'amélioration des résultats et de la compétitivité des installations de l'aéroport de Brême et, par conséquent, à la préservation et à la création d'emplois permanents – ce qui nécessite un financement considérable. Par exemple, le Sénateur pour l'économie a attribué 26 millions d'euros pour l'AMST (Airbus Material & System Technology-Center Bremen), dont 11 millions environ iront à Airbus

[4750] États-Unis, PCE, paragraphe 674, faisant référence aux pièces US-334 (Bremische Bürgerschaft, Drucksache 15/1115, April 16, 2002, Mitteilung des Senats vom 16. April 2002 – Technologieoffensive für das Land Bremen, Annex, InnoVision 2010 – Bremer Innivationsoffensive, April 2002, page 20) et US-335 (Freie Hansestadt Bremen, Wirtschaftssenator Dr. Peter Gloystein: "Luftfahrzeugbau eine der Schlüsselindustrien in Bremen", communiqué de presse du 8 octobre 2004).

[4751] États-Unis, PCE, paragraphe 676; États-Unis, DCE, paragraphes 508 et 509.

[4752] CE, PCE, paragraphe 1272, faisant référence à la pièce EC-212 (RCC).

[4753] CE, PCE, paragraphes 1269 et 1272; CE, DCE, paragraphe 637.

[4754] CE, PCE, paragraphe 1272; CE, DCE, paragraphes 637 et 638.

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

Brême".[4755] Nous relevons que cet extrait n'indique pas catégoriquement que 11 millions d'euros ont été accordés à Airbus Brême mais que "environ" ce montant "ira" à Airbus.

7.1464 Les renseignements accessibles au public confirment aussi que les trois instituts de recherche indiqués par les Communautés européennes ont en fait participé aux programmes AMST.[4756] Il n'y a cependant aucune indication, dans les renseignements accessibles au public, du montant du financement que ces instituts ont effectivement obtenu. Bien que les Communautés européennes aient fourni une ventilation des montants allégués dans un tableau figurant dans leur première communication écrite, elles n'ont communiqué aucun élément de preuve pour étayer les renseignements qui y figuraient. Étant donné que les États-Unis ont dit avec insistance que les Communautés européennes n'avaient pas divulgué tous les renseignements pertinents ni expliqué de façon appropriée la divergence entre les renseignements accessibles au public et leurs affirmations factuelles, nous sommes surpris que les Communautés européennes n'aient fourni aucun élément de preuve pour étayer les chiffres qu'elles ont divulgués concernant le financement accordé aux trois instituts de recherche. En l'absence de tels éléments de preuve, nous ne pouvons accepter le tableau, établi par les Communautés européennes, des sommes reçues par Airbus Allemagne et d'autres participants dans le cadre des programmes AMST. Dans ces circonstances, nous jugeons approprié de fonder notre constatation factuelle sur les renseignements accessibles au public fournis par les États-Unis et constatons en conséquence qu'Airbus a reçu 11 millions d'euros des pouvoirs publics brêmois au titre des programmes AMST.

Hambourg

7.1465 Les États-Unis affirment qu'entre 2001 et 2005, les pouvoirs publics hambourgeois ont accordé à Airbus au moins **[***]** euros sous forme de dons pour la R&DT consacrée à l'aéronautique dans le cadre du Hamburger Luftfahrtforschungsprogramm.[4757] Les Communautés européennes font valoir que les montants de financement mentionnés par les États-Unis incluent **[***]** euros accordés à EADS Airbus GmbH. Elles soutiennent que ce montant devrait être exclu du montant total du financement en cause parce que les États-Unis n'ont pas expliqué comment les sommes accordées à EADS Airbus GmbH ont conféré un avantage à Airbus Allemagne. Ainsi, selon les Communautés européennes, le montant total des fonds pouvant être contesté à bon droit dans le présent différend est de **[***]** euros.[4758]

7.1466 Nous rappelons que, dans la section VII.E.1 du présent rapport, nous avons rejeté les affirmations des Communautés européennes, constatant qu'une contribution financière accordée à un partenaire d'Airbus ou une entité affiliée, ou à Airbus GIE, en relation avec le développement et/ou la production d'un LCA d'Airbus, conférait potentiellement un avantage au corsortium Airbus Industrie, en tant que "producteur" des LCA d'Airbus, et à Airbus SAS, en tant que personne morale lui ayant succédé. Les Communautés européennes n'ont à aucun moment fait valoir qu'EADS Airbus GmbH n'était pas une société participant aux activités relatives aux LCA d'Airbus. En outre, les Communautés européennes n'ont pas affirmé que le don en cause pour la R&DT n'était pas censé soutenir les activités de développement des LCA d'Airbus. En conséquence, nous examinerons le bien-fondé des allégations des États-Unis visant tous les dons pour la R&DT de **[***]** euros accordés par les pouvoirs publics hambourgeois et indiqués dans les premières communications écrites des parties.

[4755] Pièce US-335.
[4756] Pièce US-334.
[4757] États-Unis, PCE, paragraphes 671 et 672, faisant référence à la pièce US-332 (RCC).
[4758] CE, PCE, paragraphe 1266 et pièce EC-211 (RCC); CE, DCE, paragraphes 634 à 636.

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

ix) Dons des pouvoirs publics français

7.1467 Les États-Unis affirment, sur la base de renseignements accessibles au public, qu'entre 1986 et 2005, les pouvoirs publics français ont budgétisé plus de 1,2 milliard d'euros de dons à l'industrie aéronautique pour la recherche-développement dans le domaine de l'aéronautique civile. En particulier, les États-Unis soutiennent que les autorités françaises ont budgétisé 391 millions d'euros pour la période allant de 1986 à 1993; et 809 millions d'euros pour la période allant de 1994 à 2005.[4759]

7.1468 Les États-Unis rappellent que les Communautés européennes ont refusé, pendant le processus de l'Annexe V, de fournir de quelconques renseignements sur le financement reçu par Airbus entre 1986 et 1993. Par conséquent, dans leur première communication écrite, les États-Unis invitent le Groupe spécial soit à demander ces renseignements aux Communautés européennes, soit à constater, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, qu'Airbus a reçu des pouvoirs publics français 391 millions d'euros de dons pour la recherche-développement relative aux LCA pendant la période allant de 1986 à 1993.[4760] S'agissant des dons effectués entre 1994 et 2005, les États-Unis rappellent que les Communautés européennes ont reconnu, pendant le processus de l'Annexe V, qu'Airbus avait reçu **[***]** euros. Cependant, ils doutent de l'exactitude du chiffre divulgué par les Communautés européennes, évoquant leur sous-évaluation constante alléguée du financement reçu par Airbus au titre des programmes-cadres communautaires.[4761] En l'absence de renseignements plus fiables de la part des Communautés européennes concernant le montant du financement effectivement obtenu par Airbus, les États-Unis demandent au Groupe spécial d'imputer le montant total de 809 millions d'euros à Airbus, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V. Ainsi, selon les États-Unis, la déduction logique à tirer du fait que les Communautés européennes continuent de refuser de fournir la totalité des renseignements nécessaires pour confirmer le montant précis des dépenses publiques françaises en faveur de la recherche-développement relative aux LCA d'Airbus est que le montant total de 1,2 milliard d'euros pour la période allant de 1986 à 2005 doit être imputé à Airbus.[4762]

7.1469 Les Communautés européennes rejettent les affirmations des États-Unis. S'agissant des subventions alléguées accordées entre 1986 et 1994, les Communautés européennes ont tout d'abord fait valoir qu'elles ne relevaient pas du champ d'application temporel du présent différend.[4763] Toutefois, après notre décision préliminaire sur cette question, nous avons demandé aux Communautés européennes de fournir une ventilation de tous les projets liés aux LCA d'Airbus financés par les pouvoirs publics français entre 1986 et 1993.[4764] En réponse, les Communautés européennes ont déclaré qu'elles n'étaient pas en mesure de fournir les renseignements demandés car ni les pouvoirs publics français ni Airbus n'avaient pu localiser l'un quelconque des contrats de recherche pour cette période.[4765] Cependant, les Communautés européennes ont expliqué ce qui suit:

> "le montant de 391 millions d'euros auquel les États-Unis font référence dans leur première communication écrite ... est un chiffre budgétisé pour l'ensemble du secteur de l'aéronautique (qui comprend des activités liées aux LCA et non liées aux LCA, concernant par exemple les hélicoptères et les moteurs). Par conséquent, le montant qu'Airbus aurait reçu pour la R&T liée aux LCA pendant cette période devrait être

[4759] États-Unis, PCE, paragraphe 678, faisant référence à French Government Funding for Civil Aeronautics Research and Development (budgets annuels), pièce US-337.
[4760] États-Unis, PCE, paragraphe 684.
[4761] États-Unis, PCE, paragraphes 682 et 683.
[4762] États-Unis, DCE, paragraphe 511; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 278 du Groupe spécial.
[4763] CE, PCE, paragraphe 1275; CE, DCE, paragraphe 639.
[4764] Question n° 278 du Groupe spécial.
[4765] CE, réponse à la question n° 278 du Groupe spécial.

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

> inévitablement très inférieur à ce chiffre. C'est ce que montre le fait que, sur les 809 millions d'euros budgétisés par le Sénat français pour les programmes de R&T dans le secteur de l'aéronautique pour la période allant de 1994 à 2005, **[***]** seulement sont allés à Airbus."[4766]

7.1470 Pour les années 1994 à 2005, les Communautés européennes maintiennent que les renseignements fournis pendant le processus de l'Annexe V indiquent avec exactitude le financement obtenu par Airbus pendant cette période.[4767] Selon elles, le chiffre de 809 millions d'euros avancé par les États-Unis inclut la totalité du budget des pouvoirs publics français consacré à la R&DT pour tous les projets entrepris dans le secteur de l'aéronautique civile (comprenant des activités liées aux LCA et non liées aux LCA) entre 1994 et 2005.[4768] Par conséquent les Communautés européennes maintiennent qu'il n'est pas pertinent dans sa totalité pour le présent différend et ne peut pas être imputé entièrement à Airbus. Selon les Communautés européennes, le montant correct du financement accordé à Airbus par les autorités françaises est indiqué dans la ventilation par projet présentée pendant le processus de l'Annexe V, qui montre qu'Airbus a reçu **[***]** euros de dons pour la R&DT liée aux LCA entre 1994 et 2005.[4769]

7.1471 Les renseignements accessibles au public sur lesquels les États-Unis se sont fondés prennent la forme d'une compilation d'extraits de sept rapports du Sénat français qui révèlent les montants de financement pour la R&DT accordés au secteur français de l'aéronautique civile. Il ressort clairement de ces rapports que les montants de financement divulgués concernent des sommes attribuées au secteur français de l'aéronautique civile dans son ensemble, y compris, mais non exclusivement, à Airbus, et, dans certains cas, pour des activités non liées aux LCA.[4770] Pour la période allant de 1986 à 1993, les renseignements indiquent que 2 565 millions de francs français, soit 391 millions d'euros, ont été versés pour la recherche dans le domaine de l'aéronautique civile entreprise par les entités françaises participantes. Les Communautés européennes ne contestent pas que les pouvoirs publics français aient versé un financement de ce montant au secteur de l'aéronautique civile entre 1986 et 1993. Toutefois, elles n'ont donné aucun renseignement concernant la part de ce financement qui est allée à Airbus. En outre, en réponse à une question spécifique du Groupe spécial leur demandant de divulguer les projets et le montant du financement des pouvoirs publics français pour la R&DT qui était allé à Airbus pendant cette période[4771], les Communautés européennes n'ont fourni aucun renseignement, mentionnant l'incapacité des pouvoirs publics français comme d'Airbus de trouver les contrats de recherche pertinents.

7.1472 Nous admettons qu'il n'est peut-être pas toujours facile d'obtenir des renseignements datant de 22 ans. Toutefois, dans les cas où une partie qui est manifestement à l'origine des renseignements demandés rencontre de telles difficultés, nous estimons qu'il lui appartient non seulement d'expliquer pourquoi elle ne peut pas présenter les renseignements demandés, mais aussi de faire de son mieux pour fournir des renseignements appropriés en remplacement des renseignements manquants. À notre avis, la raison donnée par les Communautés européennes pour expliquer le fait qu'elles n'ont pas présenté les renseignements demandés et l'approche qu'elles suggèrent au Groupe spécial d'adopter

---

[4766] CE, réponse à la question n° 278 du Groupe spécial.

[4767] CE, DCE, paragraphe 640; CE, réponse à la question n° 279 du Groupe spécial.

[4768] CE, PCE, paragraphe 1278.

[4769] CE, PCE, paragraphe 1279; CE, DCE, paragraphe 640, faisant tous deux référence à Direction des programmes aéronautiques et de la coopération ("DPAC"), Soutiens versés au titre des études et recherches portant sur les avions de dix places et plus de 1992 à 2005, 2 novembre 2005, pièce EC-209 (RCC).

[4770] Par exemple, *voir* Budget 1997: 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, transports et logement; III. – Transports; Transport aérien et météorologie et aviation civile, page 88, dans la pièce US-337.

[4771] Question n° 278 du Groupe spécial.

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

pour obtenir un chiffre approprié concernant la R&DT ne sont pas satisfaisantes. En particulier, nous ne sommes pas convaincus que, même en l'absence des contrats effectifs, il n'existait aucun renseignement public (ou confidentiel) à la disposition des pouvoirs publics français et d'Airbus qui aurait pu nous guider utilement dans nos délibérations sur le montant, ou le montant approximatif, du financement effectif pour la R&DT reçu par Airbus. Déclarer simplement qu'Airbus a reçu "inévitablement" un montant "très inférieur" au financement total accordé au secteur de l'aéronautique dans son ensemble (c'est-à-dire "très inférieur" à 391 millions d'euros) parce que les éléments de preuve concernant une période de financement ultérieure (1994 à 2005) montrent qu'il en a été ainsi pendant cette période ultérieure constitue une indication d'un type si général qu'en pratique elle n'est que d'une utilité très limitée. En l'absence d'une suggestion plus acceptable de la part des Communautés européennes sur la façon de remédier au manque d'éléments de preuve, les seuls renseignements dont nous disposons sur les contributions des pouvoirs publics français pour la R&DT attribuées à Airbus entre 1986 et 1993 sont ceux qui figurent dans la pièce US-337. Bien que nous soyons pleinement conscients de leurs limitations, nous estimons que dans ces circonstances particulières, nous n'avons pas d'autre possibilité que de les utiliser comme base de notre constatation factuelle. À cet égard, nous rappelons que dans les cas où une partie refuse de fournir les renseignements demandés par un groupe spécial, ce dernier a toute latitude pour tirer des déductions de la configuration globale des faits portés à sa connaissance.[4772] Par conséquent, sur la base de la configuration globale des faits portés à notre connaissance, nous constatons qu'Airbus a reçu des pouvoirs publics français un maximum de 391 millions d'euros de dons pour la R&DT entre 1986 et 1993.

7.1473 Nous parvenons à une conclusion différente au sujet du financement accordé à Airbus entre 1994 et 2005. Les renseignements communiqués par les Communautés européennes montrant qu'Airbus avait reçu **[***]** euros sont tirés d'un document dont l'auteur est la DPAC, autorité qui a administré les programmes de financement des pouvoirs publics français.[4773] Ce document donne une ventilation par projet du financement pour la R&DT accordé par les pouvoirs publics français à tous les bénéficiaires entre 1994 et 2005.[4774] Nous sommes convaincus que ce document constitue une base appropriée pour notre constatation factuelle concernant les sommes reçues par Airbus des pouvoirs publics français pour les activités de R&DT pendant cette période. Bien que les États-Unis aient exprimé des doutes sur le point de savoir si ce document rendait compte de la totalité du financement de ce type accordé à Airbus, ils n'ont signalé, entre les données contenues dans ce document et, par exemple, les renseignements accessibles au public, aucune incompatibilité qui laisserait supposer que ces données ne sont pas fiables. Ainsi, nous constatons que le montant total du financement pour la R&DT accordé par les pouvoirs publics français à Airbus entre 1994 et 2005 est de **[***]** euros.

x) Prêts des pouvoirs publics espagnols

Plan Tecnológico Aeronáutico

7.1474 Les États-Unis affirment qu'entre 1993 et 2003, les pouvoirs publics espagnols ont accordé à Airbus des prêts pour la recherche-développement à des conditions plus favorables que celles du marché pour un montant de **[***]** euros dans le cadre de deux phases du Plan Tecnológico Aeronáutico ("PTA"). Dans le cadre de la première phase, PTA I, qui s'est déroulée de 1993 à 1998, les États-Unis soutiennent qu'Airbus a reçu des prêts d'un montant de **[***]** euros. Pendant la deuxième phase, PTA II, qui s'est déroulée de 1999 à 2003, ils soutiennent qu'Airbus a obtenu des

[4772] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 203.
[4773] États-Unis, PCE, paragraphe 678; CE, PCE, paragraphe 1277.
[4774] *Voir* la note de bas de page 4770 ci-dessus.

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

prêts de **[***]** euros.[4775] Les Communautés européennes ne contestent pas qu'Airbus ait reçu des prêts de **[***]** euros dans le cadre du PTA. Toutefois, selon elles, les versements au titre de PTA I et II qui ont eu lieu entre 1993 et 1994 ne relèvent pas du champ d'application temporel de l'article 5 de l'Accord SMC. Selon les Communautés européennes, ces versements ne doivent pas être pris en compte par le Groupe spécial, ce qui ramène le montant total du financement pertinent dans le cadre du PTA à **[***]** euros.[4776]

7.1475 Nous rappelons que dans la section VII.C.2 du présent rapport, nous avons rejeté les arguments des Communautés européennes concernant le champ d'application temporel du présent différend.[4777] En conséquence, nous examinerons le bien-fondé des allégations des États-Unis visant l'octroi par les pouvoirs publics espagnols de prêts de **[***]** euros pour la R&DT dans le cadre du PTA.

Programa de Fomento de Innovación Técnica

7.1476 Les États-Unis affirment que les pouvoirs publics espagnols ont accordé à Airbus des prêts pour la recherche-développement à des conditions plus favorables que celles du marché dans le cadre de deux phases du Programa de Fomento de Innovación Técnica ("PROFIT"), établi en 2000. Selon les États-Unis, les renseignements accessibles au public démontrent qu'Airbus a reçu, dans le cadre de la première phase du PROFIT, des prêts d'un montant de 1,5 million d'euros.[4778] En plus de ce montant qui, selon ce qu'ils allèguent, est allé directement à Airbus, les États-Unis affirment que l'industrie aéronautique espagnole a reçu des prêts de 62 millions d'euros dans le cadre des deux phases du programme.[4779] Les États-Unis rappellent que les Communautés européennes n'ont pas communiqué les renseignements demandés par le facilitateur sur le financement, par bénéficiaire, accordé dans le cadre du PROFIT. Par conséquent, les États-Unis demandent au Groupe spécial d'inviter les Communautés européennes à communiquer les renseignements demandés par le facilitateur ou bien de constater, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, que les pouvoirs publics espagnols ont accordé à Airbus des prêts d'un montant de 63,5 millions d'euros.[4780]

7.1477 Comme nous l'avons relevé plus haut, les Communautés européennes ont constamment fait valoir que les prêts au titre du PROFIT contestés par les États-Unis ne relevaient pas du mandat établi pour le présent différend.[4781] Pour cette raison, les Communautés européennes ont tout d'abord refusé de fournir de quelconques renseignements sur les versements au titre du PROFIT. Toutefois, après la première réunion de fond avec les parties, le Groupe spécial a demandé aux Communautés européennes de communiquer des renseignements sur les versements au titre de prêts effectués dans le cadre du PROFIT.[4782] Cette demande a été faite dans le contexte de la déclaration formulée par les

[4775] États-Unis, PCE, paragraphe 693, faisant référence à la pièce US-344 (RCC), exposant les renseignements sur les montants de financement reçus par Airbus dans le cadre du PTA, divulgués par les Communautés européennes pendant le processus de l'Annexe V.

[4776] CE, PCE, paragraphe 1312.

[4777] *Voir* les paragraphes 7.65 et 7.105 ci-dessus.

[4778] États-Unis, PCE, paragraphe 698, faisant référence à *PROFIT 2003, Comites de Evaluación de 21 y 22/4/03, Proyectos y entidades con propuesta favorable de ayuda, P.N. Aeronáutico*, pièce US-351.

[4779] États-Unis, PCE, paragraphe 698, faisant référence à *Javier Alfonso Gil, Antonia Sáez Cala et Maricruz Lacalle Calderón, EADS y las Estrategias Territoriales del Sudoeste Europeo: Informe de la Región de Madrid, Universidad Autonoma de Madrid (non daté)*, page 70, pièce US-352; et *Ramon Herrero, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Aeronautics Research and Development in Spain, ACARE AeroDays*, 31 mars 2005, page 25, pièce US-353.

[4780] États-Unis, PCE, paragraphe 702.

[4781] *Voir* le paragraphe 7.1418 ci-dessus; CE, PCE, paragraphe 1315; CE, réponse à la question n° 109 du Groupe spécial; CE, PCE, paragraphe 647.

[4782] Question n° 109 du Groupe spécial.

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

Communautés européennes dans leur première communication écrite, selon laquelle elles communiqueraient au Groupe spécial des "renseignements concernant les prêts et les dons" au titre du PROFIT si le Groupe spécial déterminait que les allégations des États-Unis relevaient de son mandat.[4783] En réponse, les Communautés européennes ont fourni des renseignements sur ce qui paraît être une sélection de versements effectués dans le cadre d'une série de sous-programmes du PROFIT pendant les années 2004 et 2005 "dans un esprit de bonne coopération et sans préjudice de leur" position selon laquelle les allégations des États-Unis ne relevaient pas du mandat du Groupe spécial.[4784] Les Communautés européennes ont ensuite décrit ces renseignements comme étant des "renseignements pertinents sur les versements effectués au titre du programme PROFIT".[4785] Toutefois, nous ne voyons pas du tout en quoi les chiffres fournis par les Communautés européennes sont en fait "pertinents" compte tenu de notre demande de renseignements. Premièrement, nous ne savons pas clairement si les renseignements fournis par les Communautés européennes ont trait à tous les sous-programmes financés dans le cadre du PROFIT ou à certains d'entre eux seulement, parce que les Communautés européennes n'ont pas spécifié exactement combien de données sur les versements elles ont communiquées. Deuxièmement, les renseignements n'indiquent pas les bénéficiaires des montants de financement, et il est donc impossible de déterminer la part des sommes divulguées qui constituait des prêts à Airbus.

7.1478 Les Communautés européennes ont fait observer que "compte tenu de l'immense portée du programme, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial, s'il décidait que le PROFIT relève de son mandat, *quod non*, et souhaitait des renseignements additionnels concernant le programme, de préciser les renseignements qu'il voudrait obtenir afin que ceux-ci puissent être rassemblés de la façon la plus efficace possible".[4786] La réponse des Communautés européennes nous laisse perplexes. Bien que nous reconnaissions que la question posée aux Communautés européennes n'était pas aussi précise qu'elle aurait pu l'être, nous estimons que, dans le contexte de la déclaration formulée par les Communautés européennes au paragraphe 1318 de leur première communication écrite[4787], des allégations et des affirmations factuelles des États-Unis, ainsi que des demandes de renseignements présentées antérieurement par le facilitateur dans le cadre de l'Annexe V, il était assez clair que les renseignements que nous demandions étaient des renseignements relatifs aux versements à titre de prêts accordés à Airbus dans le cadre du PROFIT. Le fait que nous ne nous étions pas encore prononcés sur le point de savoir si les allégations des États-Unis relevaient de notre mandat au moment de notre demande n'est pas, selon nous, une raison valable pour ne pas avoir fourni les renseignements demandés. À cet égard, nous observons que les Communautés européennes n'ont pas jugé problématique l'absence de toute décision sur le mandat quand elles ont volontairement, sur une base sans préjudice, fourni des renseignements concernant le montant du financement pour la R&DT accordé par les pouvoirs publics français à Airbus dans leur première communication écrite, bien qu'elles aient aussi constamment fait valoir que ce financement ne relevait pas de notre mandat.[4788]

[4783] CE, PCE, paragraphe 1318. Nous relevons que cette déclaration des Communautés européennes figure sous le sous-titre "Versements" de la section consacrée au PROFIT. Ailleurs, dans les cas où les Communautés européennes ont utilisé le même sous-titre "Versements", elles ont indiqué ce qu'elles considéraient être le montant du subventionnement allégué reçu par Airbus, par exemple aux paragraphes 1312 (dons au titre des PTA I et II); 1289 et 1290 (dons et prêts au titre des programmes CARAD et ARP); 1278 et 1279 (dons des pouvoirs publics français pour la R&DT); et 1271 et 1272 (dons des autorités brêmoises pour la R&DT).

[4784] CE, réponse à la question n° 109 du Groupe spécial, présentant la pièce EC-624 (RCC).

[4785] CE, DCE, paragraphe 648.

[4786] CE, réponse à la question n° 109 du Groupe spécial.

[4787] Y compris le contexte décrit dans la note de bas de page 4783.

[4788] CE, PCE, paragraphes 1274 et 1276.

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

7.1479 Les renseignements accessibles au public communiqués par les États-Unis prennent la forme: i) de deux décrets du gouvernement espagnol établissant le PROFIT[4789]; ii) d'un tableau d'origine inconnue donnant divers éléments d'information sur les prêts fournis au titre du PROFIT (Programa Nacional de Aeronautica) en 2003; iii) d'une page d'un rapport établi par l'Université autonome de Madrid; et iv) d'une page provenant de ce qui paraît être une présentation Powerpoint établie par un fonctionnaire du Ministerio de Industria, Turismo y Comercio espagnol. Les décrets du gouvernement espagnol confirment que le PROFIT a été conçu pour se dérouler en deux phases de 2000 à 2007.[4790] Le deuxième document cité ci-dessus soumis par les États-Unis indique qu'Airbus a obtenu deux prêts en 2003 de 1,5 million d'euros environ.[4791] Nous relevons que les Communautés européennes ont reconnu qu'Airbus avait reçu un financement de ce montant.[4792] Toutefois, elles n'admettent pas qu'Airbus ait reçu le reste du financement qui, selon les affirmations des États-Unis, lui a été accordé. À cet égard, les renseignements communiqués par les États-Unis indiquent que 2,58 millions d'euros et 2,76 millions d'euros à titre de "anticipos reembolsables", et 0,5 million d'euros et 0,7 million d'euros à titre de "subvenciones", ont été accordés à tous les participants dans le cadre du "Programa Nacional de Aeronautica" du PROFIT en 2001 et 2002.[4793] En outre, le dernier des documents mentionnés ci-dessus présentés par les États-Unis indique que des prêts de 55,5 millions d'euros ont été accordés au secteur espagnol de l'aéronautique en 2004.[4794] Les États-Unis soutiennent que, les Communautés européennes ayant refusé de fournir des renseignements plus spécifiques sur le financement obtenu par Airbus, la valeur totale de ces montants (62 millions d'euros, c'est-à-dire 6,54 millions d'euros en 2001 et 2002 plus 55,5 millions d'euros en 2004) doit être ajoutée au 1,5 million d'euros, admis par les Communautés européennes, qui a été attribué à Airbus pour l'année 2003.

7.1480 Nous reconnaissons que la majorité des renseignements sur lesquels les États-Unis nous demandent de nous fonder indiquent le financement qui est allé à l'ensemble de la branche de production et non les différents prêts accordés à Airbus. Toutefois, les Communautés européennes n'ayant communiqué aucun renseignement spécifique sur la valeur des prêts obtenus par Airbus au titre du PROFIT en réponse aux demandes présentées par le facilitateur et par nous-mêmes, les renseignements accessibles au public communiqués par les États-Unis sont les seules données que nous avons à examiner. À cet égard, nous relevons que les Communautés européennes n'ont à aucun moment contesté la crédibilité des renseignements contenus dans ces documents accessibles au public. Par conséquent, nous n'avons aucune raison de douter que le secteur aéronautique espagnol a reçu un financement de 62 millions d'euros au titre du PROFIT. Compte tenu de cela, et conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, nous jugeons approprié de fonder nos constatations relatives au montant des prêts obtenus par Airbus au titre du PROFIT sur les renseignements accessibles au public présentés par les États-Unis. Ce faisant, nous observons que, la plainte des États-Unis étant centrée

---

[4789] *Orden de 7 de marzo de 2000 por la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión del Programma de Fomento de la Investigación Técnica (PROFIT), incluido en el Plan Nacional de Investigación Cientfíca, Desarrollo e Innovación Tecnologíca (2000-2003)*, BOE núm. 59 (9 mars 2000), pages 9855 à 9862, pièce US-349 ("Décret du 7 mars 2000"); *Orden PRE/690/2005, de 18 marzo, par la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión del Plan Nacional de Investigación Cientifíca, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2004-2007) en la parte dedicada al fomento de la investigación técnica*, BOE núm. 67 (19 mars 2005), page 9670, pièce US-350 ("Décret du 18 mars 2005").

[4790] Pièces US-349 et 350.

[4791] Le montant effectif du prêt est de 1 554 622,60 euros. *PROFIT 2003. Comites de Evaluación de 21 y 22/4/03, Proyectos y entidades con propuesta favorable de ayuda, P.N. Aeronáutico*, pièce US-351.

[4792] CE, DDOC, version sans RCES, tableau page 36.

[4793] *Javier Alfonso Gil, Antonia Sáez Cala et Maricruz Lacalle Calderón, EADS y las Estrategias Territoriales del Sudoeste Europeo: Informe de la Región de Madrid, Universidad Autonoma de Madrid (non daté)*, page 70, pièce US-352.

[4794] *Ramon Herrero, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Aeronautics Research and Development in Spain, ACARE AeroDays*, 31 mars 2005, page 25, pièce US-353.

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

sur les "anticipos reembolsables", nous estimons qu'il ne serait pas approprié d'envisager d'imputer les montants (1,2 million d'euros) décrits comme étant des "subvenciones" dans la pièce US-352 à Airbus.[4795] Par conséquent, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, nous constatons qu'Airbus a reçu des prêts de 62,2 millions d'euros environ au titre du PROFIT.

xi) Dons des pouvoirs publics britanniques

Civil Aircraft Research and Demonstration Programme/Aeronautics Research Programme

7.1481 Les États-Unis affirment qu'entre 1992 et 2005, le Département du commerce et de l'industrie du Royaume-Uni ("DTI") a décidé d'accorder à Airbus **[***]** livres à titre de dons pour la recherche liée aux LCA dans le cadre du Civil Aircraft Research and Demonstration Programme ("CARAD"), qui, selon leurs allégations, a ensuite été rebaptisé Aeronautics Research Programme ("ARP"). En particulier, les États-Unis affirment que, pendant cette période, le DTI britannique a versé **[***]** livres environ et s'est engagé à verser **[***]** livres supplémentaires.[4796] Selon les Communautés européennes, le montant total des prêts pour la recherche liée aux LCA qu'Airbus a reçus entre 1992 et 2005 au titre du programme CARAD et de l'ARP a été de **[***]** livres environ. Toutefois, elles font valoir que ce montant n'entre pas à bon droit dans sa totalité dans le champ du présent différend parce qu'il inclut des versements de **[***]** livres qui ont été accordés avant 1995 et ne relèvent donc pas du champ d'application temporel du présent différend.[4797] Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que le montant du financement qui entre à bon droit dans le champ d'application de la plainte des États-Unis se limite à **[***]** livres.[4798]

7.1482 Nous rappelons que dans la section VII.C.2 du présent rapport, nous avons rejeté les arguments des Communautés européennes concernant le champ d'application temporel du présent différend.[4799] Par conséquent, nous inclurons les paiements effectués au titre du programme CARAD entre 1992 et 1995 dans notre analyse.

7.1483 En examinant ce qu'ont indiqué les parties dans leurs communications sur le montant effectif du financement reçu par Airbus au titre du programme CARAD, nous avons relevé un certain nombre de divergences. Tout d'abord, nous relevons que la base factuelle de l'affirmation des États-Unis selon laquelle Airbus a reçu **[***]** livres consiste en des renseignements fournis par les Communautés européennes pendant le processus de l'Annexe V. Or les Communautés européennes s'appuient sur les mêmes données pour conclure qu'Airbus n'a reçu que **[***]** livres.

7.1484 Les versements à Airbus effectués dans le cadre du programme CARAD entre avril 1997 et octobre 2005 sont indiqués dans un tableau, présenté par les États-Unis en tant que pièce US-339 (RCC) et par les Communautés européennes en tant que pièce EC-233 (RCC). Ce tableau indique les versements pertinents par projet, pour chaque exercice financier (du 1er avril au 31 mars) depuis 1997/98 jusqu'à octobre 2005. Ces différents versements sont aussi additionnés et les résultats présentés dans une colonne distincte comme représentant le montant total des fonds reçus par projet ainsi que le total général des montants obtenus par Airbus dans le cadre du programme dans son ensemble. La différence dans la façon dont les parties ont interprété les données contenues dans ce tableau peut s'expliquer par une erreur de calcul. En arrivant à un financement d'un montant de **[***]**

[4795] *Voir*, par exemple, États-Unis, PCE, paragraphe 697 et note de bas de page 859, faisant référence à l'article 7.4, paragraphes a) à c), du décret du gouvernement espagnol portant création du PROFIT (2000 à 2003), pièce US-349.

[4796] États-Unis, PCE, paragraphe 686, citant la pièce US-339, qui reproduit des renseignements communiqués par les Communautés européennes pendant le processus de l'Annexe V.

[4797] CE, PCE, paragraphes 1281 et 1289.

[4798] CE, PCE, paragraphe 1289.

[4799] *Voir* les paragraphes 7.65 et 7.105 ci-dessus.

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

livres, les États-Unis ont utilisé le chiffre de **[***]** livres, qui était indiqué dans le tableau comme étant la valeur totale de tous les versements à Airbus effectués au titre du programme CARAD. Ce chiffre était l'addition de tous les montants des versements par projet inscrits dans la même colonne. Toutefois, nous avons constaté que pour onze des projets, le montant total des versements à Airbus inscrits dans la colonne "Versements à Airbus à ce jour" surestime les sommes qui, comme le montre le même tableau, ont été effectivement versées pendant chacun des exercices financiers pertinents. Compte tenu de ces erreurs, le chiffre correct devrait être de **[***]** livres.

7.1485 En outre, il apparaît que l'affirmation des États-Unis selon laquelle le DTI britannique s'est engagé à accorder à Airbus des dons supplémentaires de **[***]** livres au titre du programme CARAD implique un double comptage. Selon ce que nous croyons comprendre de leur communication, les États-Unis s'appuient sur le tableau contenu dans la dernière page de la pièce US-339 (RCC) pour justifier leur affirmation. Or, il nous paraît que les contributions sur lesquelles les États-Unis s'appuient, qui, additionnées, s'élèvent à **[***]** livres environ[4800], sont déjà prises en compte en tant que versements effectués pendant les exercices financiers inscrits dans le tableau que les États-Unis utilisent pour justifier qu'Airbus a reçu **[***]** livres. Par conséquent, nous ne pouvons admettre l'affirmation des États-Unis au sujet de l'engagement allégué concernant **[***]** livres.

7.1486 Enfin, en faisant valoir qu'Airbus a reçu des dons de **[***]** livres dans le cadre du programme CARAD, les Communautés européennes se sont appuyées sur une série de tableaux indiquant les versements à Airbus effectués entre 1992 et 1996, qui sont présentés dans les pièces EC-232 (RCC) et US-339 (RCC). Toutefois, ce faisant, les Communautés européennes ont transposé de façon erronée deux des valeurs indiquées dans les tableaux (**[***]** et **[***]**).

7.1487 Ainsi, compte tenu des renseignements portés à notre connaissance, nous constatons qu'Airbus a reçu des dons de **[***]** livres dans le cadre du programme CARAD et de l'ARP entre janvier 1992 et octobre 2005.

Technology Programme

7.1488 Les États-Unis ont initialement affirmé que les consortiums de recherche Airbus avaient reçu des dons de **[***]** livres au titre du Technology Programme ("TP"), appliqué depuis 2004.[4801] Les Communautés européennes ont indiqué dans leur première communication écrite qu'en novembre 2005, Airbus avait participé à 18 projets dans le cadre du Technology Programme, recevant au total **[***]** livres.[4802] Les États-Unis paraissent convaincus que ce montant de financement correspond bien aux sommes reçues par Airbus dans le cadre du TP. Par conséquent, nous constatons qu'il n'y a pas de différend entre les parties quant au montant du financement reçu par Airbus dans le cadre du TP.

[4800] Le montant effectif est de **[***]** livres.

[4801] États-Unis, PCE, paragraphe 687, citant la pièce US-340, qui reproduit des renseignements fournis par les Communautés européennes pendant le processus de l'Annexe V.

[4802] CE, PCE, paragraphe 1292, citant la pièce EC-235 (RCC), qui montre qu'Airbus a reçu des dons de **[***]** livres dans le cadre du programme.

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

d) Question de savoir si chacune des mesures pour la R&DT contestées prise individuellement constitue une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

i) Arguments des parties

États-Unis

7.1489 Les États-Unis allèguent que chacune des mesures pour la R&DT contestées constitue une "contribution financière" qui confère un "avantage" à Airbus, et équivaut donc à une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.

7.1490 Dans la mesure où les mesures en cause prennent la forme de dons ou de prêts, les États-Unis soutiennent qu'elles relèvent explicitement de la définition d'une "contribution financière" énoncée à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[4803] Selon eux, il est bien établi qu'un don confère un avantage parce que, comme le Groupe spécial l'a indiqué dans l'affaire *États-Unis – Coton*, il "place le bénéficiaire dans une meilleure situation que celle dans laquelle il se serait sinon trouvé sur le marché".[4804] Par conséquent, les États-Unis font valoir que les dons pour la R&DT en cause dans le présent différend confèrent nécessairement un avantage à Airbus et constituent donc des subventions au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.[4805]

7.1491 En ce qui concerne les prêts des pouvoirs publics espagnols, les États-Unis font valoir que, lorsqu'un prêt est accordé à un bénéficiaire à des conditions meilleures que celles qui peuvent être obtenues sur le marché commercial, un avantage est conféré.[4806] Par conséquent, selon eux, du fait que les prêts en cause sont accordés à Airbus **[***]**, ils confèrent un avantage à Airbus. Les États-Unis estiment qu'il n'est pas nécessaire de quantifier le montant de cet avantage parce que les conditions **[***]** suffisent à elles seules à établir l'existence d'un avantage.[4807] En outre, ils font valoir que les modalités de remboursement différé prévues pour les prêts contestés prouvent également l'existence d'un avantage conféré à Airbus.[4808]

Communautés européennes

7.1492 Les Communautés européennes reconnaissent explicitement qu'Airbus a reçu des subventions au titre des programmes LuFo I, LuFo II, LuFo III, AMST I, AMST II et CARAD/ARP.[4809] Toutefois, elles contestent l'idée que les fonds *engagés* mais *non versés* à Airbus au titre du programme LuFo III au 1er juillet 2005 devraient être pris en compte pour l'établissement du *montant* de la subvention accordée à Airbus en vertu de ce programme.[4810] En ce qui concerne toutes les autres mesures pour la R&DT en cause, les Communautés européennes ne contestent pas qu'elles constituent

[4803] États-Unis, PCE, paragraphes 626 (dons au titre des programmes-cadres communautaires); 680 (dons des pouvoirs publics français); 655 (dons des pouvoirs publics fédéraux et infrafédéraux allemands); 694 et 700 (prêts des pouvoirs publics espagnols); et 688 (dons des pouvoirs publics britanniques).

[4804] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1116.

[4805] États-Unis, PCE, paragraphes 627 (dons au titre des programmes-cadres communautaires); 681 (dons des pouvoirs publics français); 656 (dons des pouvoirs publics fédéraux et infrafédéraux allemands); et 689 (dons des pouvoirs publics britanniques).

[4806] États-Unis, PCE, paragraphes 695 (prêts au titre du PTA) et 701 (prêts au titre du PROFIT), invoquant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157.

[4807] États-Unis, réponse à la question n° 38 du Groupe spécial.

[4808] États-Unis, PCE, paragraphes 693 et 695 (**[***]** pour les prêts au titre du PTA), et 697 et 701 (jusqu'à 15 ans pour les prêts au titre du PROFIT); États-Unis, DCE, paragraphe 514.

[4809] CE, réponse à la question n° 108 du Groupe spécial.

[4810] CE, PCE, paragraphes 1256 et 1257; CE, DCE, paragraphe 630; CE, réponse à la question n° 104 du Groupe spécial.

des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[4811] En outre, la seule allégation des États-Unis relative à un avantage que les Communautés européennes contestent explicitement concerne les prêts des pouvoirs publics espagnols au titre du PTA. Selon les Communautés européennes, les États-Unis n'ont pas établi que ces prêts conféraient un avantage à Airbus parce qu'ils n'ont pas effectué une comparaison appropriée entre les conditions des prêts au titre du PTA et celles des prêts pouvant être obtenus sur le marché.[4812]

ii) Évaluation par le Groupe spécial

Les mesures contestées comportent-elles une "contribution financière"?

7.1493 Les Communautés européennes font valoir que les fonds *engagés* mais *non versés* à Airbus au titre du programme LuFo III au 1er juillet 2005 (c'est-à-dire la date limite invoquée par les États-Unis dans leur première communication écrite) devraient être exclus du champ de notre examen. Selon les Communautés européennes, cela ramènerait le montant de financement en cause dans le cadre des trois programmes LuFo de **[***]** euros à **[***]** euros (soit une différence d'environ **[***]** euros).[4813] Les États-Unis font valoir que le montant de financement en jeu dans le cadre des trois programmes LuFo s'élève à 217 millions d'euros. Il apparaît que les États-Unis tirent ce montant du *Förderkatalog*.[4814] Selon eux, le *Förderkatalog* est un catalogue informatisé des subventions pour la R&D, tenu à jour par les pouvoirs publics fédéraux allemands, qui recense les financements accordés à la R&D par le Ministère fédéral allemand pour la recherche et la technologie et par le Ministère fédéral allemand de l'économie.[4815] Les États-Unis font valoir que le *Förderkatalog* montre que l'engagement ferme avait été pris au 1er juillet 2005 de verser les **[***]** euros dont les Communautés européennes soutiennent qu'ils ne devraient pas être examinés, et que rien n'indique que cet argent n'a pas été et ne sera pas versé. Les États-Unis notent qu'une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC inclut aussi bien les "transferts directs potentiels de fonds" que les transferts directs effectifs de fonds. Par conséquent, même si les Communautés européennes avaient raison de qualifier certains montants d'"engagements" et non de "versements", cela ne serait pas une raison pour exclure ces montants du champ de l'examen du Groupe spécial.[4816]

7.1494 Les Communautés européennes ne contestent pas l'allégation des États-Unis selon laquelle les fonds accordés à Airbus au titre des programmes LuFo jusqu'au 1er juillet 2005 constituent une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. À notre avis, il ne fait aucun doute que ces montants représentent un "transfert direct de fonds" et relèvent donc clairement de la définition d'une "contribution financière" énoncée à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Par conséquent, nous sommes convaincus que les éléments de preuve présentés par les États-Unis, dans la mesure où ils sont corroborés par les Communautés européennes sur la base des renseignements communiqués par le Ministère fédéral allemand de l'économie et de l'industrie, établissent qu'au

[4811] CE, PCE, paragraphes 1218 à 1319; CE, DCE, paragraphes 610 à 649; CE, réponse à la question n° 104 du Groupe spécial, dans laquelle les Communautés européennes reconnaissent que dans la mesure où il serait montré qu'elles confèrent un avantage à Airbus, les mesures contestées constitueraient des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

[4812] CE, PCE, paragraphe 1313. Les Communautés européennes ne présentent pas d'argument similaire pour la question de l'existence d'un avantage dans le cadre de la plainte des États-Unis concernant les prêts au titre du PROFIT. CE, PCE, paragraphes 1314 à 1319; CE, DCE, paragraphes 646 à 649.

[4813] CE, PCE, paragraphe 1258.

[4814] États-Unis, PCE, paragraphe 663.

[4815] États-Unis, PCE, note de bas de page 806, et pièce US-326. Selon les Communautés européennes, le *Förderkatalog* est une base de données publique qui répertorie l'ensemble des bénéficiaires des dons pour la recherche dans tous les domaines auxquels les pouvoirs publics allemands accordent des fonds. CE, PCE, paragraphe 1255.

[4816] États-Unis, DCE, paragraphe 514.

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

1er juillet 2005 les pouvoirs publics fédéraux allemands avaient accordé une "contribution financière" à Airbus au titre des programmes LuFo d'un montant de **[***]** euros.[4817]

7.1495 S'agissant des fonds engagés mais non versés au titre du programme LuFo III au 1er juillet 2005, le principal argument des Communautés européennes en réponse aux allégations des États-Unis revient à affirmer qu'un engagement des pouvoirs publics d'accorder des fonds, sans versement effectif de ces fonds, ne peut pas équivaloir à une "contribution financière". Toutefois, comme nous l'avons noté ailleurs dans le présent rapport, un engagement d'accorder des fonds peut bel et bien constituer une "contribution financière" s'il prend la forme d'un "transfert direct potentiel de fonds".[4818] D'après ce que nous croyons comprendre, les États-Unis font valoir que les fonds engagés mais non versés à Airbus au titre du programme LuFo III constituent précisément cette forme de "contribution financière". Nous en convenons. Tout comme le versement de fonds est un "transfert direct de fonds", l'engagement – ou la promesse – de verser des fonds peut être qualifié à juste titre de "transfert direct potentiel de fonds" relevant de la définition d'une "contribution financière" qui est énoncée à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Par conséquent, sur la base des communications des parties et des éléments de preuve qui ont été présentés, nous constatons qu'au 1er juillet 2005 les pouvoirs publics fédéraux allemands avaient accordé à Airbus un "transfert direct potentiel de fonds" sous la forme d'un engagement de transfert d'environ **[***]** euros au titre du programme LuFo III.[4819]

7.1496 S'agissant des autres mesures pour la R&DT en cause[4820], nous estimons comme les États-Unis que, dans la mesure où il s'agit de dons comportant des transferts directs de fonds ou des prêts, elles relèvent explicitement de la définition d'une "contribution financière" figurant à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

Les mesures contestées confèrent-elles un "avantage" à Airbus?

7.1497 Les Communautés européennes n'ont pas contesté l'allégation des États-Unis selon laquelle les dons pour la R&DT confèrent un avantage à Airbus. Toutefois, elles ont contesté le fait que les États-Unis aient établi qu'Airbus avait bénéficié d'un avantage quelconque découlant des prêts accordés par les pouvoirs publics espagnols au titre du PTA. La position des Communautés européennes est fondée sur le fait que, conformément aux vues de l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, les États-Unis doivent démontrer l'existence d'un avantage pour Airbus en

[4817] CE, PCE, paragraphe 1257. Le tableau RCC présenté à la suite du paragraphe 1257 de la première communication écrite des Communautés européennes indique les montants des fonds octroyés au titre de chacun des trois programmes LuFo en faisant une distinction entre les "dons pour des projets à Airbus Allemagne" et les "montant{s} reçu{s} par Airbus Allemagne au 1er juillet 2005", ces derniers s'élevant à **[***]** euros.

[4818] *Voir* les paragraphes 7.301 à 7.304 et 7.733 à 7.735 ci-dessus.

[4819] CE, PCE, paragraphe 1257. Le tableau RCC présenté à la suite du paragraphe 1257 de la première communication écrite des Communautés européennes indique les montants des fonds accordés au titre de chacun des trois programmes LuFo, en faisant une distinction entre les "dons pour des projets à Airbus Allemagne" et les "montant{s} reçu{s} par Airbus Allemagne au 1er juillet 2005". Le tableau montre que les "dons pour des projets à Airbus" au titre des programmes LuFo I et LuFo II ont été versés à Airbus dans leur totalité; mais que dans le cadre du programme LuFo III, il y avait une différence d'environ **[***]** euros entre les "dons pour des projets à Airbus Allemagne (**[***]** euros)" et le "montant reçu par Airbus Allemagne au 1er juillet 2005" (**[***]** euros). Il était prévu que les "dons" de fonds au titre du programme LuFo III seraient effectués jusqu'à fin 2007. *Voir aussi* CE, DCE, paragraphe 630.

[4820] C'est-à-dire toutes les mesures accordées au titre du deuxième programme-cadre, du troisième programme-cadre, du quatrième programme-cadre, du cinquième programme-cadre et du sixième programme-cadre (*voir* les paragraphes 7.1427, 7.1433, 7.1439, 7.1445 et 7.1451 ci-dessus), ainsi que les dons des pouvoirs publics fédéraux et infrafédéraux allemands, les dons des pouvoirs publics français, les prêts des pouvoirs publics espagnols et les dons des pouvoirs publics britanniques (*voir* les paragraphes 7.1457, 7.1459, 7.1461, 7.1465, 7.1467, 7.1474 et 7.1481 ci-dessus).

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

effectuant "une sorte de comparaison" entre les prêts obtenus par Airbus et les prêts comparables pouvant être obtenus sur le marché. Les États-Unis font valoir que le fait même que les prêts en question ont été consentis à un taux d'intérêt de **[***]** est suffisant pour établir qu'ils ont été consentis à des conditions préférentielles par rapport à celles du marché et que, par conséquent, ils confèrent un avantage à Airbus.[4821]

7.1498 Les prêts des pouvoirs publics espagnols faisant l'objet de cette partie de la plainte des États-Unis ont été accordés à Airbus entre 1993 et 2003 au titre des deux phases du PTA (PTA I et PTA II). Le PTA I a été appliqué de 1993 à 1998, et le PTA II de 1999 à 2003. Les éléments de preuve présentés par les États-Unis suggèrent que tous les prêts au titre du PTA étaient **[***]**.[4822] Les Communautés européennes n'ont pas contesté ces éléments de preuve. En outre, nous notons que les prêts accordés au titre du PTA I entre 1993 et 1998 étaient assortis d'un délai de remboursement **[***]**, le premier remboursement n'étant prévu qu'en 2000.[4823] Les prêts au titre du PTA II accordés entre 1999 et 2003 étaient assortis d'un délai de remboursement **[***]**, le premier remboursement étant exigé en 2007.[4824] Les sommes prêtées au titre des deux phases du PTA s'élevaient à environ **[***]** euros.[4825]

7.1499 Nous rappelons qu'il est bien établi que la question de savoir si une contribution financière confère un avantage à son bénéficiaire doit être réglée par référence au marché. Par conséquent, s'agissant particulièrement d'une contribution financière sous la forme d'un prêt, un avantage est conféré chaque fois qu'elle est accordée à un bénéficiaire à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché.[4826] Comme il a déjà été indiqué ailleurs dans le présent rapport, nous estimons qu'il serait extraordinaire et fort peu probable qu'un prêteur obéissant aux lois du marché et agissant suivant des considérations commerciales accorde un financement avec un taux de rentabilité **[***]**.[4827] Il serait encore plus exceptionnel de trouver un prêteur sur le marché qui accepte de financer à hauteur de **[***]** euros des activités de R&DT dans le secteur des LCA avec un taux de rentabilité **[***]** et un remboursement intégral ne devant intervenir que dans 21 à 30 ans. Dans ce contexte, nous estimons qu'il n'était pas nécessaire que les États-Unis présentent des éléments de preuve relatifs aux modalités et conditions d'un financement spécifique sur le marché comparable aux prêts en cause afin d'établir, au moins sur une base *prima facie*, que les prêts au titre du PTA avaient conféré un avantage à Airbus.

7.1500 Même si les Communautés européennes ont mis en question le fait que si les États-Unis avaient démontré que les prêts au titre du PTA avaient conféré un avantage, elles n'ont elles-mêmes fourni aucun élément de preuve pour contrer l'allégation *prima facie* des États-Unis. Par conséquent, sur la base des éléments de preuve et arguments qui nous ont été présentés, nous sommes convaincus qu'Airbus a obtenu les prêts des pouvoirs publics espagnols au titre du PTA à des conditions plus favorables que celles qu'il aurait été sinon possible d'obtenir sur le marché. Nous constatons donc que les prêts au titre du PTA en cause ont conféré un avantage à Airbus et qu'en conséquence ils équivalent à des subventions au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.

7.1501 S'agissant du reste des mesures pour la R&DT contestées, nous estimons comme les États-Unis que dans la mesure où Airbus a reçu un don de fonds sous la forme d'un "transfert direct de

---

[4821] États-Unis, PCE, paragraphe 695; États-Unis, DCE, paragraphe 514.

[4822] Les renseignements communiqués par les États-Unis dans les pièces US-344 (RCC) et US-345 (RCC) montrent que **[***]**.

[4823] Pièce US-344 (RCC).

[4824] Pièces US-344 (RCC) et US-345 (RCC).

[4825] Pièces US-344 (RCC) et US-345 (RCC).

[4826] *Voir* le paragraphe 7.401 ci-dessus.

[4827] *Voir* la note de bas de page 2728 ci-dessus.

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

fonds" effectif de la part des diverses entités concernées, elle a été placée automatiquement dans une meilleure situation que celle dans laquelle elle se serait sinon trouvée sans le don.[4828] Les Communautés européennes n'ont pas contesté cet aspect de la thèse des États-Unis. En conséquence, nous constatons que tous les dons de fonds pour la R&DT obtenus par Airbus dont nous avons déterminé qu'ils font l'objet de la plainte des États-Unis ont conféré un avantage à Airbus et sont donc des subventions au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.

7.1502 Toutefois, nous ne sommes pas convaincus que les États-Unis ont établi que la "contribution financière" d'environ **[***]** euros accordée à Airbus au titre du programme LuFo III sous la forme d'un "transfert direct potentiel de fonds" a conféré un avantage. Comme nous l'avons expliqué précédemment, un avantage peut découler d'un "transfert direct potentiel de fonds" lorsque l'engagement ou la promesse d'accorder des fonds, *en lui-même et à lui seul*, place le bénéficiaire de cet engagement ou de cette promesse dans une meilleure situation que celle dans laquelle il se serait sinon trouvé sans cet engagement ou cette promesse.[4829] Les États-Unis n'ont avancé aucun argument ni présenté aucun élément de preuve expliquant pourquoi l'engagement d'accorder un financement au titre du programme LuFo III en cause a conféré *en lui-même et à lui seul* un avantage distinct et indépendant de celui qui aurait pu être conféré par un futur transfert des fonds promis. Au contraire, il apparaît que les arguments des États-Unis ont été entièrement axés sur les avantages associés au montant des fonds promis, et non sur la promesse elle-même. Par conséquent, nous constatons que les États-Unis n'ont pas établi que l'engagement des pouvoirs publics fédéraux allemands d'accorder un financement de **[***]** euros au titre du programme LuFo III a conféré un avantage à Airbus. Nous rejetons donc les allégations des États-Unis concernant cette mesure particulière.

7.1503 Enfin, nous notons que les Communautés européennes n'ont pas contesté l'affirmation des États-Unis selon laquelle les prêts au titre du PROFIT confèrent un avantage parce qu'ils ont été accordés à Airbus à un taux d'intérêt **[***]**, avec des calendriers de remboursement différé allant jusqu'à 15 ans. Les renseignements mis à la disposition du public que les États-Unis ont communiqués pour étayer leurs allégations confirment que les prêts au titre du PROFIT ont été accordés à Airbus à des conditions **[***]** avec un délai de remboursement maximal de 15 ans.[4830] Une fois encore, nous notons qu'il serait exceptionnel, à notre avis, de trouver un prêteur sur le marché agissant suivant des considérations commerciales qui serait disposé à financer à hauteur de **[***]** euros des activités de R&DT dans le secteur des LCA à un taux d'intérêt **[***]**. Nous constatons donc que les éléments de preuve et arguments présentés par les États-Unis sont suffisants pour établir, au moins sur une base *prima facie*, que les prêts au titre du PROFIT ont conféré un avantage à Airbus. Les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve pour contrer les affirmations des États-Unis. Par conséquent, sur la base des éléments de preuve et arguments qui nous ont été présentés, nous sommes convaincus qu'Airbus a obtenu les prêts des pouvoirs publics espagnols au titre du PROFIT à des conditions plus favorables que celles qu'il aurait été possible d'obtenir sur le marché. Nous constatons donc que les prêts au titre du PROFIT en cause ont conféré un avantage à Airbus et qu'en conséquence ils équivalent à des subventions au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.

[4828] États-Unis, PCE, paragraphes 627 (dons au titre des programmes-cadres communautaires); 681 (dons des pouvoirs publics français); 656 (dons des pouvoirs publics fédéraux et infrafédéraux allemands); et 689 (dons des pouvoirs publics britanniques).

[4829] *Voir* les paragraphes 7.301 à 7.304 et 7.733 à 7.735 ci-dessus.

[4830] Pièce US-349, Articolo 7.4 c), confirmant que les prêts ("anticipos reembolsable") au titre du PROFIT I ont été accordés avec un "taux d'intérêt appliqué de 0 pour cent par an". Pièce US-350, Capitolo I, paragrafo noveno, concernant les prêts ("préstamos"), "taux d'intérêt appliqué de 0 pour cent par an".

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

e) Question de savoir si les subventions pour la R&DT sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

i) Introduction

7.1504 Les États-Unis font valoir que toutes les subventions pour la R&DT qu'ils contestent sont spécifiques à Airbus et/ou à l'industrie aéronautique au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC.[4831] Les Communautés européennes contestent les allégations des États-Unis **uniquement** en ce qui concerne les subventions accordées au titre de chacun des programmes-cadres communautaires, du programme PROFIT des pouvoirs publics espagnols et du Technology Programme du Royaume-Uni.[4832] Dans les sections ci-après, nous commençons notre évaluation du bien-fondé des allégations des États-Unis en nous concentrant sur les allégations de spécificité contestées par les CE.

ii) Dons au titre des programmes-cadres communautaires

Arguments des États-Unis

7.1505 Les États-Unis font valoir que les subventions accordées à Airbus au titre des programmes-cadres sont spécifiques "en droit", au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, parce qu'elles ont été accordées conformément à des "programmes spécifiques" ayant leurs propres règles de mise en œuvre et des budgets distincts spéciaux pour les activités de recherche dans l'industrie aéronautique. En particulier, les États-Unis affirment que, au titre du deuxième programme-cadre, les Communautés européennes ont établi un programme appelé "Technologies industrielles manufacturières et applications des matériaux avancés" ("BRITE/EURAM"), en vertu duquel elles ont alloué un montant de financement "spécialement affecté" à la recherche aéronautique au titre de la rubrique "Domaine 5 – Activités spécifiques relatives à l'aéronautique". De même, les États-Unis estiment que les Communautés européennes ont alloué des montants de financement "spécialement affectés" à la recherche aéronautique au titre des rubriques "Domaine 3 – Aéronautique" et "Domaine 3A – Aéronautique" des programmes BRITE/EURAM établis respectivement dans le contexte des troisième et quatrième programmes-cadres. En outre, ils soutiennent qu'un sous-budget distinct spécifique à l'aéronautique a aussi été établi dans les cinquième et sixième programmes-cadres. S'agissant du cinquième programme-cadre, les États-Unis affirment que huit programmes spécifiques ont été établis, y compris un programme intitulé "Croissance compétitive et durable". Ils font valoir que ce programme incluait un sous-budget spécial pour la recherche, relevant de la rubrique "Nouvelles perspectives pour l'aéronautique". Enfin, ils affirment que les Communautés européennes ont qualifié la recherche aéronautique de domaine "prioritaire" dans le sixième programme-cadre, en la dotant de son propre budget, distinct et spécial.[4833]

7.1506 Les États-Unis estiment qu'en ce qui concerne les domaines relevant de chacun des programmes-cadres pour lesquels un sous-budget spécial a été prévu, la Commission européenne a adopté un "programme de travail" indiquant le contenu technique des domaines de la recherche aéronautique civile à financer. Selon eux, les fonds budgétisés pouvaient être obtenus grâce à des appels de propositions de projet publiés par la Commission européenne conformément au programme de travail pour l'aéronautique de chaque programme-cadre. Ces appels de projets établissaient des critères spécifiques pour les propositions à présenter, y compris le type de projet, les critères d'évaluation des propositions, le nombre de participants au projet et, ce qui est le plus important selon les États-Unis, le domaine et le thème spécifique de recherche ainsi que le budget relatif à l'appel. Les

[4831] États-Unis, PCE, paragraphes 651 à 653, 665, 666, 670, 677, 685, 691, 696 et 703.
[4832] CE, PCE, paragraphes 1219, 1243 à 1252, 1294 à 1307, et 1319.
[4833] États-Unis, PCE, paragraphes 651 à 653; États-Unis, réponse à la question n° 36 du Groupe spécial; États-Unis, DCE, paragraphes 499 à 505.

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

États-Unis font valoir que seules les propositions de projet satisfaisant aux prescriptions de l'appel correspondant étaient admissibles au bénéfice des dons pour la recherche considérés.[4834]

7.1507 Enfin, les États-Unis font aussi valoir que les subventions reçues par Airbus au titre des programmes-cadres communautaires sont spécifiques "en fait", au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC, parce qu'Airbus et d'autres sociétés aéronautiques ont été les utilisateurs dominants des dons.[4835] Selon les États-Unis, Airbus a reçu **[***]** euros au titre du deuxième programme-cadre, soit **[***]** du sous-budget réservé à la recherche aéronautique; **[***]** euros au titre du troisième programme-cadre, soit **[***]** du sous-budget pertinent pour l'aéronautique; **[***]** euros au titre du quatrième programme-cadre, ce qui représente environ **[***]** du sous-budget pour l'aéronautique; **[***]** euros au titre du cinquième programme-cadre, soit **[***]** du sous-budget réservé à l'aéronautique; et **[***]** du sous-budget pour l'aéronautique du sixième programme-cadre.[4836]

Arguments des Communautés européennes

7.1508 Les Communautés européennes contestent les affirmations des États-Unis. À leur avis, les subventions accordées au titre des programmes-cadres pertinents ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce qu'elles ne sont pas limitées, "en droit", à une entreprise, à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production en particulier.[4837] Les Communautés européennes expliquent que les programmes-cadres en cause sont des instruments de financement qui permettent d'accorder des dons pour des activités de recherche concertées relevant de domaines thématiques très variés auxquels des fonds sont alloués spécifiquement. Elles font valoir que les domaines thématiques établis pour chacun des programmes-cadres ne coïncident pas avec une entreprise, une branche de production ou un groupe d'entreprises ou de branches de production en particulier. En outre, selon les Communautés européennes, l'allocation de fonds aux domaines thématiques n'a pas pour but de favoriser une entreprise, une branche de production ou un groupe d'entreprises ou de branches de production en particulier, mais vise au contraire à faire en sorte que les fonds accordés au titre de chacun des programmes-cadres soient répartis entre plusieurs domaines de recherche importants.[4838]

7.1509 Les Communautés européennes affirment que, du deuxième au cinquième programme-cadre, il n'a pas été établi de sous-budgets spécifiques à l'industrie aéronautique. Toutefois, elles reconnaissent qu'en vertu de ces programmes, il a bien été procédé à une "répartition interne indicative des fonds" à un "niveau" inférieur au "niveau" du "sous-sous-budget". Ainsi, par exemple, les Communautés européennes affirment que dans le quatrième programme-cadre, le budget global est ventilé en sept sous-budgets pour des activités de recherche relevant des rubriques "technologies de l'information et des communications", "technologies industrielles", "environnement", "sciences et technologies du vivant", "énergie non nucléaire", "transports" et "recherche socioéconomique finalisée". Selon les Communautés européennes, aucune de ces rubriques n'est spécifique à l'aéronautique. Les Communautés européennes expliquent que le domaine de recherche "technologies industrielles" est subdivisé encore en "sous-sous"-budgets, pour des domaines de recherche appelés "technologies industrielles et technologies des matériaux" et "mesures et essais". C'est seulement au niveau suivant qu'une activité de recherche "aéronautique" apparaît dans le cadre d'une "répartition interne indicative des fonds".[4839] De même, les Communautés européennes font valoir que le sixième programme-cadre n'établit aucun programme de subventions spécial pour l'aéronautique. Par contre,

[4834] États-Unis, réponse à la question n° 36 du Groupe spécial; États-Unis, DCE, paragraphe 502.
[4835] États-Unis, PCE, paragraphe 653.
[4836] États-Unis, réponse à la question n° 35 du Groupe spécial.
[4837] CE, PCE, paragraphe 1244.
[4838] CE, PCE, paragraphes 1243 à 1251.
[4839] CE, réponse à la question n° 106 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphe 625.

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

elles estiment que, dans le sixième programme-cadre, le domaine "aéronautique et espace" est considéré comme l'un des sept "domaines thématiques prioritaires" dans le cadre du sous-programme "Concentrer et intégrer la recherche communautaire", auquel certaines parties du budget sont allouées.[4840]

7.1510 Les Communautés européennes font valoir que ce n'est pas parce que des parties du budget des programmes-cadres sont allouées, à un niveau bien inférieur au niveau du programme, aux domaines "aéronautique et espace" et "aéronautique" que les dons de fonds sont spécifiques. À leur avis, ces allocations visent simplement à faire en sorte que des fonds d'un montant disproportionné ne soient pas alloués à un seul secteur (ce qui pourrait entraîner une spécificité *de facto*). Par conséquent, selon les Communautés européennes, la spécificité "en droit" au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC doit être déterminée au niveau du programme. Si tel n'était pas le cas, elles affirment que le soutien accordé dans le cadre de vastes programmes de recherche, dont le budget est nécessairement alloué à divers domaines de recherche afin que les fonds soient répartis entre plusieurs domaines technologiques importants, constituerait toujours une subvention spécifique au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.[4841]

7.1511 Les Communautés européennes contestent aussi l'allégation des États-Unis selon laquelle les subventions accordées à Airbus au titre des programmes-cadres sont spécifiques "en fait", au sens de l'article 2.1 c). Elles estiment que la spécificité "en fait" doit être déterminée au regard du montant de financement disponible au niveau du programme global. Lorsque l'évaluation est faite à ce niveau, les Communautés européennes font valoir qu'il ne peut pas être constaté que les sociétés aéronautiques sont les utilisateurs dominants des fonds alloués à la recherche au titre des programmes-cadres. Par conséquent, selon les Communautés européennes, sur le budget total du troisième programme-cadre (5,7 milliards d'euros), 130 millions d'euros seulement (soit 2,3 pour cent) ont été dépensés pour l'aéronautique. Pour le quatrième programme-cadre, sur un budget total de 12,3 milliards d'euros, 400 millions d'euros seulement (soit 3,3 pour cent) sont revenus à l'aéronautique. S'agissant des cinquième et sixième programmes-cadres, les budgets pour l'aéronautique ont représenté respectivement, selon les allégations, 5,1 pour cent et 6,6 pour cent du budget total. Les Communautés européennes estiment que ces montants démontrent que les dépenses pour l'aéronautique au titre de chacun des programmes-cadres n'étaient pas disproportionnées, et que les sociétés aéronautiques n'étaient donc pas les utilisateurs dominants des dons. Enfin, elles soulignent que les chiffres susmentionnés couvrent la totalité des fonds pour les activités de recherche liées à l'aéronautique et incluent donc les versements aux instituts de recherche et aux universités, si bien que la part réelle des fonds qui sont revenus aux sociétés aéronautiques est encore inférieure. S'agissant d'Airbus SAS, les Communautés européennes font valoir que l'absence de toute spécificité en fait est encore plus évidente. En particulier, elles affirment que les sociétés pertinentes (c'est-à-dire Airbus Allemagne, Airbus France, Airbus Espagne et Airbus Royaume-Uni) ont reçu seulement **[***]** du budget total du troisième programme-cadre et **[***]** des dons accordés pour la R&DT liée à l'aéronautique. Au titre du quatrième programme-cadre, les sociétés pertinentes ont reçu **[***]** du budget total et **[***]** des dons accordés pour la R&DT liée à l'aéronautique. Pour le cinquième programme-cadre, les chiffres étaient de **[***]** et de **[***]**, et pour le sixième programme-cadre, de **[***]** et de **[***]**, respectivement. Les Communautés européennes estiment que l'on peut difficilement dire qu'une part en millième de la totalité d'un budget, ou une part inférieure à **[***]** dans le cas de la R&DT liée à l'aéronautique, atteint le niveau d'"utilisation dominante" et, par conséquent, de spécificité "en fait".[4842]

[4840] CE, DCE, paragraphe 624 et note de bas de page 647.
[4841] CE, réponse à la question n° 106 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphe 626.
[4842] CE, DCE, paragraphes 627 à 629.

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

Évaluation par le Groupe spécial

7.1512 Nous commençons notre évaluation des allégations des États-Unis en nous penchant sur la question de savoir si les programmes-cadres contestés sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Comme nous l'avons indiqué précédemment dans le cadre de notre examen des prêts de la BEI, une constatation de spécificité au titre de l'article 2.1 a) nécessite d'établir l'existence d'une limitation qui restreint expressément et sans ambiguïté à "certaines entreprises" la possibilité de bénéficier d'une subvention, et ne rend donc pas la subvention "assez largement disponible dans toute une économie".[4843]

7.1513 Les subventions reçues par Airbus au titre des programmes-cadres contestés ont été accordées par la Commission européenne conformément à divers instruments juridiques similaires mais pas identiques. Avant d'évaluer dans quelle mesure chacune de ces subventions était spécifique au sens de l'article 2.1 a), nous donnons d'abord notre interprétation de la manière dont les dons en cause résultaient de l'application des instruments juridiques qui faisaient partie de chacun des programmes-cadres pertinents.

- Deuxième programme-cadre

7.1514 Le deuxième programme-cadre a été établi par la Décision du Conseil n° 87/516/Euratom, CEE du 28 septembre 1987[4844], donnant effet au mandat et aux objectifs stratégiques en matière de recherche et de développement technologique énoncés au Titre VI du Traité instituant la Communauté économique européenne.[4845] Comme il est indiqué dans les considérants de la Décision, les objectifs du programme consistaient notamment à favoriser les actions communautaires de R&DT afin de renforcer les bases scientifiques et technologiques de l'industrie communautaire; à encourager les entreprises de toutes tailles dans leurs efforts de R&DT; et à promouvoir le développement harmonieux global des Communautés européennes en vue de renforcer leur cohésion économique et sociale. À cette fin, la Décision visait à établir:

> "un programme-cadre pluriannuel {1987-1991} fixant les objectifs scientifiques et techniques de ses actions, définissant leurs priorités respectives, indiquant les grandes lignes des actions envisagées, estimant le montant nécessaire et déterminant les modalités de la participation financière de la Communauté à l'ensemble du programme ainsi que la répartition de ce montant entre les différentes actions envisagées".[4846]

7.1515 L'annexe I de la Décision contient une ventilation des actions qu'il est prévu de financer et du montant des fonds alloués à chacune. Au total, 22 actions sont indiquées sous huit rubriques: deux sous la rubrique "Exploitation des fonds et valorisation des ressources marines"; trois sous chacune des rubriques "Qualité de la vie", "Vers un grand marché et une société de l'information et de la communication", "Exploitation et valorisation des ressources biologiques" et "Énergie"; et quatre sous chacune des rubriques "Modernisation des secteurs industriels" et "Amélioration de la coopération scientifique et technique européenne".[4847] Il apparaît que la plupart de ces actions ont un

[4843] *Voir* le paragraphe 7.919 ci-dessus.

[4844] *Décision du Conseil n° 87/516/Euratom, CEE du 28 septembre 1987 relative au programme-cadre pour des actions communautaires de recherche et de développement technologique (1987-1991)*, J.O. L 302/1, 24.10.1987 (ci-après "Décision du Conseil n° 87/516"), pièce EC-200.

[4845] Traité instituant la Communauté économique européenne, modifié par l'Acte unique européen, 1er juillet 1987.

[4846] Décision du Conseil n° 87/516, septième considérant.

[4847] Aucune action n'est spécifiquement indiquée sous la rubrique "Science et technique au service du développement", à laquelle 80 millions d'écus sont alloués.

caractère horizontal général et peuvent recouvrir plusieurs branches d'activité.[4848] D'autres semblent plus ciblées et concernent des secteurs économiques particuliers.[4849] Les niveaux de financement "jugés{s} nécessaire{s}" pour chacune des 22 actions sont aussi indiqués, et le montant total pour l'ensemble des actions s'élève à 5 396 millions d'écus.

7.1516 L'annexe II de la Décision décrit de façon plus détaillée chacune des huit rubriques de recherche, ainsi que les 22 actions envisagées et leurs objectifs scientifiques et techniques; l'annexe III indique les critères de sélection qui devraient généralement être appliqués pour sélectionner les initiatives de R&DT à financer. Toutefois, la Décision ne prévoit pas le versement de fonds à des requérants individuels. À cet égard, l'article 2.1 de la Décision explique en termes clairs que le deuxième programme-cadre devait être mis en œuvre au moyen de "programmes spécifiques mis au point à l'intérieur de chacune des" huit rubriques de recherche prescrites. Conformément à l'article 2.2, chaque "programme spécifique":

> "- précise les modalités de sa réalisation, fixe sa durée et prévoit les moyens estimés nécessaires,
>
> - fixe également ses objectifs précis et prévoit une évaluation des résultats obtenus eu égard à ces objectifs,
>
> - est également évalué compte tenu de tous les critères de sélection indiqués à l'annexe III, parmi lesquels figure celui de la contribution au renforcement de la cohésion économique et sociale de la Communauté,
>
> - précise le ou les taux de la participation financière de la Communauté".

7.1517 Par conséquent, la Décision établissant le deuxième programme-cadre a mis en place une initiative de soutien à la R&DT à l'échelle communautaire visant diverses activités économiques au niveau horizontal et par secteur. La Décision indiquait les fonds alloués à 22 domaines de recherche relevant de huit rubriques et décrivait, en termes généraux, leurs objectifs scientifiques et techniques. Toutefois, en énonçant ces lignes directrices générales, la Décision établissant le deuxième programme-cadre n'indiquait pas en fait comment des requérants individuels pouvaient bénéficier de ces fonds. Elle ne prescrivait pas non plus de modalités spécifiques pour la répartition des fonds. Les règles et les méthodes détaillées pour cette répartition devaient être établies dans les "programmes spécifiques" qui seraient adoptés aux fins de la mise en œuvre.

[4848] Ces actions sont les suivantes: i) sous la rubrique "Qualité de la vie" – "Santé" et "Environnement"; ii) sous la rubrique "Vers un grand marché et une société de l'information et de la communication" – "Technologies de l'information" et "Services nouveaux d'intérêt commun (y compris les transports)"; iii) sous la rubrique "Modernisation des secteurs industriels" – "Sciences et technologies des industries manufacturières", "Sciences et technologies des matériaux avancés", "Matières premières et recyclage" et "Normes techniques, méthodes de mesure et matériaux de référence"; iv) la rubrique "Science et technique au service du développement"; et v) sous la rubrique "Amélioration de la coopération scientifique et technique européenne" – "Stimulation, valorisation et utilisation des ressources humaines", "Utilisation des grandes installations", "Prospective et évaluation et autres actions de support (y compris statistiques)" et "Dissémination et exploitation des résultats de la recherche scientifique et technique".

[4849] Ces actions sont les suivantes: i) sous la rubrique "Qualité de la vie" – "Radioprotection"; ii) sous la rubrique "Vers un grand marché et une société de l'information et de la communication" – "Télécommunications"; iii) sous la rubrique "Exploitation et valorisation des ressources biologiques" – "Biotechnologie", "Technologies agro-industrielles" et "Compétitivité de l'agriculture et gestion des ressources agricoles"; iv) sous la rubrique "Énergie" – "Fission: sécurité nucléaire", "Fusion thermonucléaire contrôlée" et "Énergies non nucléaires et utilisation rationnelle de l'énergie"; et v) sous la rubrique "Exploitation des fonds et valorisation des ressources marines" – "Sciences et technologies marines" et "Pêche".

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

7.1518 D'après ce que nous croyons comprendre, la Décision établissant le deuxième programme-cadre a été mise en œuvre au moyen de nombreux "programmes spécifiques". Aux fins du présent différend, notre analyse porte principalement sur ce que l'on appelle le programme BRITE/EURAM.

7.1519 Le programme BRITE/EURAM a été établi par la Décision du Conseil n° 89/237/CEE du 14 mars 1989 dans le but de contribuer à la réalisation les objectifs du deuxième programme-cadre en mettant en œuvre un programme spécifique de R&DT dans deux des domaines indiqués dans ce programme-cadre, à savoir les technologies industrielles manufacturières et les applications des matériaux avancés.[4850] L'annexe IV de la Décision du Conseil n° 89/237/CEE prévoyait une "répartition interne indicative" d'un montant total de 499,5 millions d'écus entre cinq "domaines" de recherche: "Technologies des matériaux avancés" (28 pour cent); "Méthodes de conception et d'assurance de la qualité des produits et des procédés" (19 pour cent); "Application des systèmes de fabrication" (19 pour cent); "Technologies des procédés de fabrication" (20 pour cent); et "Activités spécifiques relatives à l'aéronautique" (7 pour cent).[4851] Un résumé de la portée et des objectifs de chacun des cinq domaines de recherche figurait à l'annexe I. S'agissant du domaine "Activités spécifiques relatives à l'aéronautique", l'annexe I prévoyait que le type de recherche relevant de cette rubrique concernait "la recherche précompétitive dans des domaines technologiques qui {étaient} de première importance pour l'aéronautique (notamment les aéroplanes et les hélicoptères) et qui {n'étaient} pas encore couverts par d'autres domaines des programmes". Elle indiquait aussi quatre thèmes principaux: "Aérodynamique", "Acoustique", "Systèmes embarqués et équipements" et "Systèmes de propulsion".

7.1520 Les règles de mise en œuvre du "programme spécifique" sont énoncées à l'annexe II. Elles indiquent que les initiatives de financement seront exécutées principalement "au moyen de contrats de recherche à frais partagés, conclus à la suite d'une procédure de sélection fondée sur un appel de propositions" publié par la Commission au Journal officiel des Communautés européennes. Elles décrivent aussi quatre types de projets de recherche qui seront financés ("Recherche industrielle appliquée", "Recherche fondamentale ciblée", "Primes de faisabilité aux PME" et "Activités de coordination"), en précisant, entre autres, le niveau de soutien escompté des participants et les fonds affectés par les Communautés européennes pour chaque type de projet. Les règles pour la "recherche relative à l'aéronautique" sont énoncées séparément à l'annexe II. Là encore, elles prescrivent que la Commission engage le processus en publiant des appels de propositions. Toutefois, à la différence des autres types de projets de recherche, les règles de mise en œuvre des actions dans le domaine de la recherche aéronautique précisent que les appels de propositions de la Commission doivent être fondés sur un "programme de travail" "établi afin de définir des objectifs précis et de déterminer des thèmes prioritaires pour les activités de recherche". En outre, les règles relatives au financement des projets de "recherche industrielle appliquée" et de "recherche fondamentale ciblée" ne s'appliquent également à la recherche aéronautique que "le cas échéant".

7.1521 Enfin, nous notons que le programme BRITE/EURAM a établi deux sortes de procédures de prise de décisionss et de lignes directrices pour l'examen du programme: l'une pour les projets financés dans le domaine de la recherche aéronautique, et l'autre pour tous les autres domaines de recherche. En particulier, l'article 6.1 précise que les décisions concernant les activités de financement dans des domaines autres que celui de la recherche aéronautique devaient être prises par

[4850] *Décision du Conseil n° 89/237/CEE du 14 mars 1989 arrêtant un programme spécifique de recherche et de développement technologique dans les domaines des technologies industrielles manufacturières et des applications des matériaux avancés (Brite/Euram) (1989-1992*), J.O. L 98/18, 11.4.1989 (ci-après "Décision du Conseil n° 89/237"), septième considérant et article premier, pièce EC-195.

[4851] Dans le cadre de cette répartition, 7 pour cent des fonds étaient affectés aux frais de personnel et d'administration.

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

la Commission européenne après consultation avec un Comité composé de représentants des États membres des CE. Par ailleurs, l'article 6.2 prévoit que les décisions relatives aux mesures à prendre dans le domaine de la recherche aéronautique devaient être adoptées par un vote à la majorité qualifiée des représentants des États membres des CE au Comité ou au Conseil. De même, différentes approches étaient prévues pour les examens du programme prescrits à l'article 4. Alors qu'un examen du programme BRITE/EURAM était requis durant la troisième année de mise en œuvre, un examen concernant la recherche dans le domaine de l'aéronautique était imposé au cours de la deuxième année. En outre, l'annexe III décrivait les objectifs du programme et les critères à prendre en compte pour procéder à ces examens, en indiquant des objectifs et des critères additionnels pour les projets dans le domaine de la recherche aéronautique.

7.1522 Ainsi, le programme BRITE/EURAM a mis en œuvre les objectifs du deuxième programme-cadre en précisant davantage les cinq domaines de recherche qui seraient financés, en prévoyant une répartition indicative des fonds destinés à ces domaines, et en établissant des règles de mise en œuvre et des procédures de prise de décisions ainsi qu'un processus d'examen. Toutefois, il est clair que le programme BRITE/EURAM a traité le domaine de la recherche aéronautique d'une manière quelque peu différente par rapport aux autres domaines de recherche. Premièrement, nous notons que, à la différence des quatre autres domaines de recherche indiqués dans le programme BRITE/EURAM, le domaine de la recherche aéronautique vise spécifiquement un secteur d'activité économique particulier. Les quatre autres domaines de recherche ont un caractère beaucoup plus horizontal. Il apparaît que les projets relevant de ces domaines ne se limitent pas à un secteur particulier de l'économie et, comme il est prévu à l'annexe I, peuvent même viser des domaines de recherche touchant à l'aéronautique. Deuxièmement, la mise en œuvre dans le domaine de la recherche aéronautique se fait au moyen de règles et procédures de prise de décisions différentes, ces dernières impliquant un degré de contrôle bien plus élevé de la part des États membres des CE sur, entre autres, le programme des travaux de recherche et les projets à financer. Enfin, le programme BRITE/EURAM prescrit un délai plus court pour l'examen des résultats du financement des projets dans le domaine de la recherche aéronautique, et il exige que ces examens tiennent compte d'objectifs qui n'ont pas nécessairement à être pris en considération lors de l'examen des projets financés dans les quatre autres domaines.

- Troisième programme-cadre

7.1523 Le troisième programme-cadre a été établi par la Décision du Conseil n° 90/221/Euratom, CEE du 23 avril 1990[4852], donnant effet au mandat et aux objectifs stratégiques en matière de recherche et de développement technologique énoncés au Titre VI du Traité instituant la Communauté économique européenne.[4853] Comme il est indiqué dans les considérants de la Décision, les objectifs du programme consistaient notamment à favoriser les actions communautaires de R&DT afin de renforcer les bases scientifiques et technologiques de l'industrie communautaire; à encourager les entreprises de toutes tailles dans leurs efforts de R&DT; et à promouvoir le développement harmonieux global des Communautés européennes en vue de renforcer leur cohésion économique et sociale. À cette fin, la Décision visait à établir un programme-cadre pluriannuel pour la période allant de 1990 à 1994 destiné à poursuivre et à élargir les actions de recherche et de développement technologique qui étaient indiquées et bénéficiaient d'un soutien dans le deuxième programme-cadre.

[4852] *Décision du Conseil n° 90/221/Euratom, CEE du 23 avril 1990 relative au programme-cadre pour des actions communautaires de recherche et de développement technologique (1990-1994)*, J.O. L 117/28, 8.05.0990 (ci-après "Décision du Conseil n° 90/221"), pièce EC-201.

[4853] Traité instituant la Communauté économique européenne, modifié par l'Acte unique européen, 1er juillet 1987.

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

7.1524 L'annexe I de la Décision contient une ventilation des actions qu'il est prévu de financer et du montant des fonds alloués à chacune. Au total, 15 actions sont indiquées sous six rubriques: trois sous la rubrique "Technologies de l'information et des communications"; deux sous chacune des rubriques "Technologies industrielles et des matériaux" et "Environnement"; quatre sous la rubrique "Sciences et technologies du vivant pour les pays en développement"; trois sous la rubrique "Énergie"; et une sous la rubrique "Capital humain et mobilité". Il apparaît que la plupart de ces actions ont un caractère horizontal général et peuvent recouvrir plusieurs branches d'activité.[4854] D'autres semblent plus ciblées et concernent des secteurs économiques particuliers.[4855] Les niveaux de financement "estimés nécessaires" pour chacune des 15 actions sont aussi indiqués, et le montant total pour l'ensemble des actions s'élève à 5 700 millions d'écus.

7.1525 L'annexe II de la Décision décrit de façon plus détaillée chacune des six rubriques de recherche, ainsi que les 15 actions envisagées et leurs objectifs scientifiques et techniques; l'annexe III indique les critères de sélection qui devraient généralement être appliqués pour sélectionner les initiatives de R&DT à financer. Toutefois, la Décision ne prévoit pas le versement de fonds à des requérants individuels. À cet égard, l'article 2.1 de la Décision explique que le troisième programme-cadre devait être mis en œuvre au moyen de "programmes spécifiques élaborés sous chacune des" six rubriques de recherche prescrites. Conformément à l'article 2.4, chaque "programme spécifique fixe ses objectifs précis et prévoit une évaluation des résultats obtenus par rapport à ces objectifs et aux critères de l'annexe III".

7.1526 Par conséquent, la Décision établissant le troisième programme-cadre a mis en place une initiative de soutien à la R&DT à l'échelle communautaire visant diverses activités économiques au niveau horizontal et par secteur. La Décision indiquait les fonds alloués à 15 domaines de recherche relevant de six rubriques et décrivait, en termes généraux, leurs objectifs scientifiques et techniques. Toutefois, en énonçant ces lignes directrices générales, la Décision établissant le troisième programme-cadre n'indiquait pas en fait comment des requérants individuels pouvaient bénéficier de ces fonds. Les règles et les méthodes détaillées pour la répartition des fonds devaient être établies dans les "programmes spécifiques" qui seraient adoptés aux fins de la mise en œuvre.

7.1527 D'après ce que nous croyons comprendre, la Décision établissant le troisième programme-cadre a été mise en œuvre au moyen de nombreux "programmes spécifiques". Aux fins du présent différend, notre analyse porte principalement sur le "Programme spécifique de recherche et de développement technologique dans le domaine des technologies industrielles et des matériaux" (le "programme IMT de 1991").[4856]

7.1528 Le programme IMT de 1991 a été établi par la Décision du Conseil n° 91/506/CEE du 9 septembre 1991 dans le but de contribuer à la réalisation des objectifs du troisième programme-cadre en mettant en œuvre un programme spécifique de R&DT dans le domaine des

[4854] Ces actions sont les suivantes: i) sous la rubrique "Technologies de l'information et des communications" – "Technologies de l'information", "Technologies des communications" et "Développement des systèmes télématiques d'intérêt général"; ii) sous la rubrique "Technologies industrielles et des matériaux" – "Technologies industrielles et des matériaux" et "Mesures et essais"; iii) sous la rubrique "Environnement" – "Environnement"; et iv) sous la rubrique "Capital humain et mobilité" – "Capital humain et mobilité".

[4855] Ces actions sont les suivantes: i) sous la rubrique "Environnement" – "Sciences et technologies marines"; ii) sous la rubrique "Sciences et technologies du vivant pour les pays en développement" – "Biotechnologie", "Recherche agricole et agro-industrielle", "Recherche biomédicale et santé" et "Sciences et technologies du vivant pour les pays en développement"; et iii) sous la rubrique "Énergie" – "Énergies non nucléaires", "Sûreté de la fission nucléaire" et "Fusion thermonucléaire contrôlée".

[4856] *Décision du Conseil n° 91/506/CEE du 9 septembre 1991 adoptant un programme spécifique de recherche et de développement technologique dans le domaine des technologies industrielles et des matériaux (1990-1994)*, J.O. L 269/30, 25.9.1991 (ci-après "Décision du Conseil n° 91/506"), pièce EC-196.

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

technologies industrielles et des matériaux.[4857] L'annexe II de la Décision prévoit une "répartition indicative" d'un montant total de 663,3 millions d'écus entre trois "domaines" de recherche: "Matériaux – matières premières" (308,8 millions d'écus); "Conception et fabrication" (301,5 millions d'écus); et "Recherche relative à l'aéronautique" (53 millions d'écus).[4858] L'annexe dispose que le montant du financement alloué à la "Recherche relative à l'aéronautique" est prévu pour une période de trois ans.[4859]

7.1529 Un résumé de la portée et des objectifs de chacun des trois domaines de recherche figure à l'annexe I de la Décision. Pour le domaine "Recherche dans le domaine aéronautique", six thèmes principaux sont indiqués: "Technologies de l'environnement"; "Technologies de l'emploi des aéronefs"; "Aérodynamique et aérothermodynamique"; "Technologies de fabrication et des structures aéronautiques"; "Technologies de l'avionique"; et "Technologies mécaniques, de servitudes et de commande". L'annexe I de la Décision explique que "{l}a recherche en technologies aéronautiques qui avait commencé avec le programme BRITE/EURAM sera poursuivie en tenant compte des aspects d'harmonisation, de standardisation, de sécurité, et d'environnement". En outre, elle indique que le domaine "Recherche dans le domaine aéronautique" est destiné à soutenir uniquement "la recherche à caractère spécifique aéronautique et aux applications spécifiques aéronautiques". La recherche aéronautique à caractère générique doit être traitée dans les deux autres domaines de recherche.[4860]

7.1530 L'article 5 dispose qu'un programme de travail sera élaboré conformément aux objectifs indiqués à l'annexe I de la Décision et que la Commission établira des appels de propositions de projets sur la base du programme de travail. D'autres règles de mise en œuvre sont énoncées à l'annexe III de la Décision qui indique, entre autres, les quatre types d'actions au moyen desquelles les Communautés européennes entendaient octroyer des fonds ("Projets de recherche", "Projets de recherche coopérative", "Actions concertées" et "Mesures d'accompagnement, y compris les primes de faisabilité"). Les règles énoncées à l'annexe III de la Décision indiquent aussi le niveau du soutien escompté des participants et la part des fonds qui seront engagés par les Communautés européennes pour chaque type d'action.

7.1531 Enfin, à la différence des procédures de prise de décisions établies dans le deuxième programme-cadre, le programme IMT de 1991 prévoit un seul et même processus décisionnel, indépendamment du domaine de recherche. En particulier, les décisions doivent être prises par la Commission après consultation avec un Comité composé de représentants des États membres des CE, et par un vote à la majorité qualifiée des représentants des États membres des CE au Comité ou au Conseil.[4861]

7.1532 Par conséquent, le programme IMT de 1991 a mis en œuvre les objectifs du troisième programme-cadre en précisant davantage les trois domaines de recherche qui seraient financés, en prévoyant une répartition indicative des fonds destinés à ces domaines et en établissant des règles de mise en œuvre et une procédure de prise de décisions. Parmi les trois "domaines" de recherche, celui de la recherche aéronautique est le seul qui vise spécifiquement un secteur d'activité économique particulier. Les deux autres domaines couvrent des projets qui ont un caractère plus horizontal. En outre, comme il a déjà été noté, l'annexe I de la Décision dispose explicitement que seule la "recherche à caractère spécifique aéronautique" fera l'objet d'un soutien dans le cadre de la

[4857] Décision du Conseil n° 91/506, article premier, pièce EC-196.
[4858] Le montant destiné à la recherche aéronautique est prévu pour une période de trois ans. Dans le cadre de la répartition, 8 pour cent des fonds sont affectés aux frais de personnel et d'administration.
[4859] Décision du Conseil n° 91/506, annexe II, note de bas de page 1.
[4860] Décision du Conseil n° 91/506, annexe I, paragraphe 6.
[4861] Décision du Conseil n° 91/506, article 6.

"Recherche dans le domaine aéronautique", et que la recherche aéronautique à caractère générique doit être traitée dans les deux autres domaines.

- Quatrième programme-cadre

7.1533 Le quatrième programme-cadre a été établi par la Décision n° 1110/94/CE du *Parlement européen et du Conseil du 26 avril 1994*[4862], donnant effet au mandat et aux objectifs stratégiques en matière de recherche et de développement technologique énoncés au Titre VI du Traité instituant la Communauté économique européenne.[4863] Comme il est indiqué dans les considérants de la Décision, les objectifs du programme consistaient notamment à favoriser les actions communautaires de R&DT afin de renforcer les bases scientifiques et technologiques de l'industrie communautaire; à encourager les entreprises de toutes tailles dans leurs efforts de R&DT; et à promouvoir le développement harmonieux global des Communautés européennes en vue de renforcer leur cohésion économique et sociale. À cette fin, la Décision visait à établir un programme-cadre pluriannuel pour la période allant de 1994 à 1998 destiné à poursuivre et à élargir les actions de recherche et de développement technologique qui étaient indiquées et bénéficiaient d'un soutien dans le troisième programme-cadre.

7.1534 L'annexe I de la Décision contient une ventilation des actions qu'il est prévu de financer et du montant des fonds alloués à chacune. Au total, quatre actions sont indiquées: i) "Programmes de recherche, de développement technologique et de démonstration"; ii) "Coopération avec les pays tiers et les organisations internationales"; iii) "Diffusion et valorisation des résultats"; et iv) "Stimulation de la formation et de la mobilité des chercheurs". Les niveaux de financement pour chacune des quatre actions sont aussi indiqués, et le montant total atteint 11 046 millions d'écus. La Décision ne contient une ventilation indicative des thèmes et des sujets que pour la première action ("Programmes de recherche, de développement technologique et de démonstration"). Au total, 13 thèmes de recherche sont indiqués sous sept rubriques principales: trois sous la rubrique "Technologies de l'information et des communications"; deux sous chacune des rubriques "Technologies industrielles" et "Environnement"; et trois sous la rubrique "Sciences et technologies du vivant". Les trois rubriques suivantes ne précisent aucun thème de recherche particulier: "Énergie non nucléaire", "Transports" et "Recherche socioéconomique finalisée". Les niveaux de financement pour chacun des 13 thèmes de recherche sont aussi indiqués, et le montant total atteint 9 432 millions d'écus. Il apparaît que la plupart de ces thèmes de recherche ont un caractère horizontal général et peuvent recouvrir plusieurs branches d'activité.[4864] D'autres semblent plus ciblés et concernent des secteurs économiques particuliers.[4865]

7.1535 L'annexe III de la Décision décrit de façon plus détaillée chacune des quatre actions et leurs objectifs scientifiques et techniques; l'annexe II indique les critères de sélection qui devraient

---

[4862] *Décision n° 1110/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 avril 1994 relative au quatrième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (1994-1998)*, J.O. L 126/1, 18.05.1994 (ci-après "Décision du Conseil n° 1110/94/CE"), pièce EC-202.

[4863] Traité instituant la Communauté économique européenne, modifié par l'Acte unique européen, 1er juillet 1987.

[4864] Ces actions sont les suivantes: i) sous la rubrique "Technologies de l'information et des communications" – "Télématique", "Technologies des communications" et "Technologies de l'information"; ii) sous la rubrique "Technologies industrielles" – "Technologies industrielles et technologies des matériaux" et "Mesures et essais"; iii) sous la rubrique "Environnement" – "Environnement et climat"; iv) la rubrique "Transports"; et v) la rubrique "Recherche socioéconomique finalisée".

[4865] Ces actions sont les suivantes: i) sous la rubrique "Environnement" – "Sciences et technologies marines"; ii) sous la rubrique "Sciences et technologies du vivant" – "Biotechnologie", "Biomédecine et santé" et "Agriculture et pêches (y compris l'agro-industrie, les technologies alimentaires, la sylviculture, l'aquaculture et le développement rural)"; et iii) la rubrique "Énergie non nucléaire".

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

généralement être appliqués pour sélectionner les initiatives de R&DT à financer. D'après ce que nous croyons comprendre, la Décision ne prévoit pas le versement de fonds à des requérants individuels. À cet égard, l'article 2.1 de la Décision explique que le quatrième programme-cadre devait être mis en œuvre au moyen de "programmes spécifiques élaborés dans le cadre de cha{cune}" des" quatre actions prescrites. Conformément à l'article 2.1, chaque programme spécifique devait "énon{cer} ses objectifs précis en s'inspirant des objectifs scientifiques et techniques énoncés à l'annexe III".

7.1536 Par conséquent, la Décision établissant le quatrième programme-cadre a mis en place une initiative de soutien à la R&DT à l'échelle communautaire visant diverses activités économiques au niveau horizontal et par secteur. La Décision indiquait les fonds alloués à quatre actions et décrivait, en termes généraux, leurs objectifs scientifiques et techniques. Toutefois, en énonçant ces lignes directrices générales, la Décision établissant le quatrième programme-cadre n'indiquait pas en fait comment des requérants individuels pouvaient bénéficier de ces fonds. Les règles et les méthodes détaillées pour la répartition des fonds devaient être établies dans les "programmes spécifiques" qui seraient adoptés aux fins de la mise en œuvre.

7.1537 D'après ce que nous croyons comprendre, la Décision établissant le quatrième programme-cadre a été mise en œuvre au moyen de nombreux "programmes spécifiques". Aux fins du présent différend, notre analyse porte principalement sur le "Programme spécifique de recherche et de développement technologique, y compris de démonstration, dans le domaine des technologies industrielles et des technologies des matériaux" (le "programme IMT de 1994").

7.1538 Le programme IMT de 1994 a été établi par la Décision du Conseil n° 94/571/CE du 27 juillet 1994 dans le but de contribuer à la réalisation des objectifs du quatrième programme-cadre en mettant en œuvre un programme spécifique de R&DT dans le domaine des technologies industrielles et des technologies des matériaux.[4866] L'annexe II de la Décision prévoit une "répartition indicative" d'un montant total de 1 617 millions d'écus entre trois "domaines" de recherche: "Technologies de production" (590 millions d'écus); "Matériaux et technologies pour l'innovation des produits" (566 millions d'écus); et "Technologies relatives aux moyens de transport" (461 millions d'écus). L'annexe dispose que 50 pour cent du montant alloué aux "Technologies relatives aux moyens de transport", soit 230,5 millions d'écus, sont destinés au secteur aéronautique.[4867] Le secteur aéronautique est le seul secteur pour lequel un montant spécifique a été alloué.

7.1539 Un résumé des objectifs et du contenu de chacun des trois domaines de recherche figure à l'annexe I de la Décision. Cette annexe indique que, dans le développement des différentes technologies relatives aux moyens de transport, il faudra tenir dûment compte des exigences des diverses industries de transport. L'annexe explique qu'"{e}n ce qui concerne l'aéronautique, les recherches porteront sur des technologies de pointe, notamment en matière de protection de l'environnement, pour diminuer tant le bruit que les émissions polluantes, et, au niveau de la conception, pour réduire globalement la consommation d'énergie". Elle dispose aussi que les actions viseront à améliorer la sécurité, à augmenter la capacité et la rentabilité du système de transport aérien et à faciliter la production, l'exploitation, la fiabilité et la maintenance des futures générations d'appareils.[4868]

[4866] *Décision n° 94/571/CE du 27 juillet 1994 adoptant un programme spécifique de recherche et de développement technologique, y compris de démonstration, dans le domaine des technologies industrielles et des technologies des matériaux (1994-1998)*, J.O. L 222/19, 26.8.1994 (ci-après "Décision du Conseil n° 94/571"), article premier, pièce EC-197.

[4867] Décision du Conseil n° 94/571, annexe II, note de bas de page I.

[4868] Décision du Conseil n° 94/571, annexe I, domaine 3.6.

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

7.1540 L'article 5 dispose qu'un programme de travail sera élaboré conformément aux objectifs indiqués à l'annexe I de la Décision et que la Commission établira des appels de propositions de projets sur la base du programme de travail. D'autres règles de mise en œuvre énoncées à l'annexe III indiquent que les initiatives de financement seront exécutées par différents moyens, à savoir des actions de recherche à frais partagés, des mesures préparatoires, d'accompagnement et de soutien et des actions concertées. Les règles énoncées à l'annexe III indiquent aussi le niveau de soutien escompté des participants et la part des fonds qui seront engagés par les Communautés européennes pour chaque type d'action.

7.1541 Enfin, à la différence des procédures de prise de décisions établies dans le deuxième programme-cadre, le programme IMT de 1994 prévoit un seul et même processus décisionnel, indépendamment du domaine de recherche. En particulier, les décisions doivent être prises par la Commission après consultation avec un Comité composé de représentants des États membres des CE, et par un vote à la majorité qualifiée des représentants des États membres des CE au Comité ou au Conseil.[4869]

7.1542 Par conséquent, le programme IMT de 1994 a mis en œuvre les objectifs du quatrième programme-cadre en précisant davantage les trois domaines de recherche qui seraient financés, en prévoyant une répartition indicative des fonds destinés à ces domaines et en établissant des règles de mise en œuvre et une procédure de prise de décisions. Le secteur aéronautique est le seul secteur pour lequel un montant spécifique a été alloué, 230,5 millions d'écus étant consacrés exclusivement à des projets dans ce secteur.[4870]

- Cinquième programme-cadre

7.1543 Le cinquième programme-cadre a été établi par la Décision du Conseil n° 182/1999/CE du 22 décembre 1998[4871], donnant effet au mandat et aux objectifs stratégiques en matière de recherche et de développement technologique énoncés au Titre VI du Traité instituant la Communauté économique européenne.[4872] Comme il est indiqué dans les considérants de la Décision, les objectifs du programme consistaient notamment à favoriser les actions communautaires de R&DT afin de renforcer les bases scientifiques et technologiques de l'industrie communautaire; à encourager les entreprises de toutes tailles dans leurs efforts de R&DT; et à promouvoir le développement harmonieux global des Communautés européennes en vue de renforcer leur cohésion économique et sociale. À cette fin, la Décision visait à établir un programme-cadre pluriannuel pour la période allant de 1998 à 2002 destiné à poursuivre et à élargir les actions de recherche et de développement technologique qui étaient indiquées et bénéficiaient d'un soutien dans le quatrième programme-cadre.

7.1544 La Décision établissant le cinquième programme-cadre a mis en place une initiative de soutien à la R&DT à l'échelle communautaire visant diverses activités économiques au niveau horizontal et par secteur. L'annexe III de la Décision contient une ventilation des actions qu'il est prévu de financer et du montant des fonds alloués à chacune. Au total, huit actions sont indiquées sous quatre rubriques: quatre sous la rubrique "Mise en œuvre de programmes de recherche, de développement technologique et de démonstration"; et une sous chacune des rubriques "Promotion de la coopération en matière de recherche, de développement technologique et de démonstration

[4869] Décision du Conseil n° 94/571, article 6.
[4870] Décision du Conseil n° 94/571, annexe II, note de bas de page I.
[4871] *Décision n° 182/1999/CE du 22 décembre 1998 relative au cinquième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (1998-2002)*, J.O. I 26/1, 1.2.1999 (ci-après "Décision du Conseil n° 182/1999"), pièce EC-203.
[4872] Traité instituant la Communauté économique européenne, modifié par l'Acte unique européen, 1er juillet 1987.

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

communautaires avec les pays tiers et les organisations internationales", "Diffusion et valorisation des résultats des activités en matière de recherche, de développement technologique et de démonstration communautaires" et "Stimulation de la formation et de la mobilité des chercheurs dans la Communauté". La huitième action concerne le Centre commun de recherche. Il apparaît que ces huit actions ont un caractère horizontal général et peuvent recouvrir plusieurs branches d'activité.[4873] Les niveaux de financement pour chacune des quatre rubriques sont aussi indiqués, et le montant total pour l'ensemble des actions s'élève à 13 700 millions d'écus. L'annexe III de la Décision contient uniquement une ventilation des actions relevant de la première rubrique qu'il est prévu de financer, et elle indique le montant des fonds alloués à chacune d'elles. Un montant total de 10 843 millions d'écus est alloué à la première rubrique.

7.1545 L'annexe I de la Décision énonce les critères pour la sélection des thèmes des actions; l'annexe II décrit de façon plus détaillée chacune des actions, leurs objectifs scientifiques et techniques et les priorités y afférentes. Toutefois, cette décision ne prévoit pas le versement de fonds à des requérants individuels. À cet égard, l'article 3.1 de la Décision explique que le cinquième programme-cadre devait être mis en œuvre au moyen de "programmes spécifiques" élaborés dans le cadre de chacune des quatre rubriques de recherche prescrites. Conformément à l'article 3.1, chaque "programme spécifique précise ses objectifs détaillés ..., définit les modalités de sa réalisation, fixe sa durée et prévoit les moyens estimés nécessaires".

7.1546 Par conséquent, la Décision établissant le cinquième programme-cadre a mis en place une initiative de soutien à la R&DT à l'échelle communautaire visant diverses activités économiques au niveau horizontal et par secteur. La Décision indiquait les fonds alloués à huit domaines de recherche relevant de quatre rubriques et décrivait, en termes généraux, leurs objectifs scientifiques et techniques. Toutefois, en énonçant ces lignes directrices générales, la Décision établissant le cinquième programme-cadre n'indiquait pas en fait comment des requérants individuels pouvaient bénéficier de ces fonds.

7.1547 D'après ce que nous croyons comprendre, la Décision établissant le cinquième programme-cadre a été mise en œuvre au moyen de nombreux "programmes spécifiques". Aux fins du présent différend, notre analyse porte principalement sur le "Programme de recherche, de développement technologique et de démonstration dans le domaine "Croissance compétitive et durable"" (le "programme CSG").

7.1548 Le programme CSG a été établi par la Décision du Conseil n° 1999/169/CE du 25 janvier 1999 dans le but de contribuer à la réalisation des objectifs du cinquième programme-cadre en mettant en œuvre un programme spécifique dans un domaine indiqué dans ce programme, à savoir la croissance compétitive et durable.[4874] L'annexe I de la Décision prévoit une "répartition interne

[4873] Ces actions sont les suivantes: i) sous la rubrique "Mise en œuvre de programmes de recherche, de développement technologique et de démonstration" – "Qualité de la vie et gestion des ressources du vivant", "Société de l'information conviviale", "Croissance compétitive et durable" et "Énergie, environnement et développement durable"; ii) sous la rubrique "Promotion de la coopération en matière de recherche, de développement technologique et de démonstration communautaires avec les pays tiers et les organisations internationales" – "Affirmer le rôle international de la recherche communautaire"; iii) sous la rubrique "Diffusion et valorisation des résultats des activités en matière de recherche, de développement technologique et de démonstration communautaires" – "Promouvoir l'innovation et encourager la participation des petites et moyennes entreprises (PME); et iv) sous la rubrique "Stimulation de la formation et de la mobilité des chercheurs dans la Communauté" – "Accroître le potentiel humain de recherche et la base de connaissances socioéconomiques".

[4874] *Décision n° 1999/169/CE du 25 janvier 1999 arrêtant un programme spécifique de recherche, de développement technologique et de démonstration dans le domaine "Croissance compétitive et durable"*

indicative" d'un montant total de 2 705 millions d'écus, entre trois "domaines" de recherche: "Actions clés"; "Activités de recherche et de développement technologique à caractère générique" et "Soutien aux infrastructures de recherche". Un résumé des objectifs et des priorités de chacun des trois domaines de recherche figure à l'annexe II de la Décision.

7.1549 S'agissant du domaine "Actions clés", quatre types d'actions et les budgets y relatifs sont indiqués: "Produits, procédés et organisation innovants" (731 millions d'écus); "Mobilité durable et intermodalité" (371 millions d'écus); "Technologies des transports terrestres et technologies marines" (320 millions d'écus); et "Nouvelles perspectives pour l'aéronautique" (700 millions d'écus).[4875] Pour le domaine "Nouvelles perspectives pour l'aéronautique", trois thèmes principaux sont indiqués: "Acquisition de technologies critiques"; "Intégration de technologies pour une nouvelle génération d'aéronefs"; et "Efficacité opérationnelle et sécurité". L'annexe II de la Décision explique que l'objectif général de l'action "Nouvelles perspectives pour l'aéronautique" est de faciliter le développement des aéronefs, de leurs sous-systèmes et de leurs composants, afin de stimuler la compétitivité de l'industrie européenne, y compris les PME, tout en assurant la croissance durable du transport aérien.[4876]

7.1550 L'article 5 dispose qu'un programme de travail sera élaboré par la Commission pour détailler davantage les objectifs et les priorités indiqués à l'annexe II. Les règles de mise en œuvre sont énoncées à l'annexe III de la Décision, et indiquent que le programme sera mis en œuvre au moyen d'actions indirectes de R&DT prévues dans le cinquième programme-cadre. Ces actions indirectes de R&DT comprennent les actions à frais partagés, les bourses de formation, le soutien aux réseaux, les actions concertées et les mesures d'accompagnement.[4877]

7.1551 Enfin, à la différence des procédures de prise de décisions établies dans le deuxième programme-cadre, le programme CSG prévoit un seul et même processus décisionnel, indépendamment du domaine de recherche. En particulier, les décisions doivent être prises par la Commission après consultation avec un Comité composé de représentants des États membres des CE, et par un vote à la majorité qualifiée des représentants des États membres des CE au Comité ou au Conseil.[4878]

7.1552 Par conséquent, le programme CSG a mis en œuvre les objectifs du cinquième programme-cadre en précisant davantage les trois domaines de recherche qui seraient financés, en prévoyant une répartition indicative des fonds destinés à ces domaines et en établissant des règles de mise en œuvre et une procédure de prise de décisions. Seules les actions relevant du domaine "Actions clés" ont été indiquées dans la Décision, et parmi ces actions il apparaît qu'une seule visait un secteur spécifique, à savoir "Nouvelles perspectives pour l'aéronautique", à laquelle un budget de 700 millions d'écus était alloué.

- Sixième programme-cadre

7.1553 Le sixième programme-cadre a été établi par la Décision n° 1513/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002[4879], donnant effet au mandat et aux objectifs stratégiques en

---

(1998-2002), J.O. L 64/40, 12.3.1999 (ci-après "Décision du Conseil n° 1999/169/CE"), article premier, pièce EC-198.

[4875] Décision du Conseil n° 1999/169/CE, annexe I.

[4876] Décision du Conseil n° 1999/169/CE, annexe II.

[4877] Décision du Conseil n° 1999/169/CE, annexe III, et Décision du Conseil n° 182/1999, annexe IV.

[4878] Décision du Conseil n° 1999/169/CE, article 7.

[4879] *Décision n° 1513/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative au sixième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement*

matière de R&DT énoncés au Titre XVIII du Traité instituant la Communauté européenne.[4880] Comme il est indiqué dans les considérants de la Décision, les objectifs du programme consistaient notamment à favoriser les actions communautaires de R&DT afin de renforcer les bases scientifiques et technologiques de l'industrie communautaire; à contribuer à la réalisation de l'espace européen de la recherche et à l'innovation; et à promouvoir l'excellence scientifique et technique et la coordination de la recherche au niveau européen. À cette fin, et conformément à l'article 166 1) du Traité instituant la CE, la Décision a été adoptée afin:

> "de déterminer les objectifs scientifiques et technologiques {du sixième programme-cadre pluriannuel (2002-2006)} et de fixer les priorités correspondantes des actions envisagées, le montant global maximal et les modalités d'une participation financière de la Communauté au … programme …, ainsi que les quotes-parts respectives de chacune des actions envisagées, et d'indiquer les grandes lignes de ces actions".[4881]

7.1554 L'annexe I de la Décision contient une ventilation des actions qu'il est prévu de financer et décrit les objectifs scientifiques et technologiques et les priorités qui s'y rapportent. Au total, 17 actions sont indiquées sous trois rubriques: onze sous la rubrique "Concentrer et intégrer la recherche communautaire"; quatre sous la rubrique "Structurer l'espace européen de la recherche"; et deux sous la rubrique "Renforcer les bases de l'espace européen de la recherche". Il apparaît que la plupart des actions ont un caractère horizontal général et peuvent recouvrir plusieurs branches d'activité.[4882] D'autres semblent plus ciblées et concernent des secteurs économiques particuliers.[4883] Le niveau de financement "indicatif" pour chacune des 17 actions est énoncé à l'annexe II, et le montant total des fonds disponibles pour l'ensemble de ces actions atteint 16 270 millions d'euros. Les fonds disponibles pour l'action "aéronautique et espace" s'élèvent à 1 075 millions d'euros.

7.1555 L'annexe III de la Décision décrit dix types d'"instruments" différents qu'il est envisagé d'utiliser pour mener à bien les diverses actions financées, en indiquant le niveau de la participation financière des Communautés européennes prévu pour chacune d'elles. Selon nous, les "instruments" mentionnés à l'annexe III de la Décision représentent des formes ou des types différents de projets de recherche, y compris des "réseaux d'excellence", des "projets intégrés", des "actions de coordination" et des "initiatives intégrées relatives aux infrastructures". Certains de ces "instruments" ne concernent

---

technologique et de démonstration contribuant à la réalisation de l'espace européen de la recherche et à l'innovation (2002-2006), J.O. L 232/1, 29.8.2002 (ci-après "Décision n° 1513/2002/CE"), pièce EC-204.

[4880] Traité instituant la Communauté européenne; Traité de Rome de 1957, modifié par le Traité d'Amsterdam de 1997.

[4881] Décision n° 1513/2002/CE, dixième considérant, lu conjointement avec l'article premier.

[4882] Ces actions sont les suivantes: i) sous la rubrique "Concentrer et intégrer la recherche communautaire" – les actions "Nanotechnologies et nanosciences, matériaux multifonctionnels basés sur la connaissance et nouveaux procédés et dispositifs de production", "Développement durable, changement planétaire et écosystèmes", "Citoyens et gouvernance dans une société fondée sur la connaissance", "Politiques de soutien et anticipation des besoins scientifiques et technologiques", "Actions de recherche horizontales auxquelles participent des PME", "Mesures spécifiques menées à l'appui de la coopération internationale" et "Activités non nucléaires menées par le Centre commun de recherche"; ii) sous la rubrique "Structurer l'espace européen de la recherche" – les actions "Recherche et innovation", "Ressources humaines" et "Science et société"; et iii) sous la rubrique "Renforcer les bases de l'espace européen de la recherche" – les "actions de coordination ... dans l'ensemble des secteurs du champ scientifique et technologique" et les actions de "sout{ien au} développement cohérent des politiques de recherche et d'innovation".

[4883] Ces actions, qui figurent toutes sous la rubrique "Concentrer et intégrer la recherche communautaire", sont les suivantes: "Sciences de la vie, génomique et biotechnologie pour la santé", "Technologies pour la société de l'information", "Qualité et sûreté alimentaires" et "Aéronautique et espace".

expressément que des actions de recherche particulières, tandis que d'autres sont destinés à être utilisés de façon plus générale pour diverses actions.

7.1556 Comme toutes les décisions précédentes établissant des programmes-cadres, la Décision n° 1513/2002/CE ne prévoit pas le versement de fonds à des requérants individuels. À cet égard, l'article 5 explique que le sixième programme-cadre devait être mis en œuvre par le biais de "programmes spécifiques" qui "fix{aient} des objectifs précis et les modalités d'exécution".

7.1557 Par conséquent, la Décision établissant le sixième programme-cadre a mis en place une initiative de soutien à la R&DT à l'échelle communautaire visant diverses activités économiques au niveau horizontal et par secteur. La Décision indiquait les fonds alloués à 17 domaines de recherche privilégiés et décrivait les formes ou les types de projets de recherche qui bénéficieraient d'un soutien. Toutefois, en énonçant ces lignes directrices générales, la Décision n'expliquait pas comment des requérants individuels pouvaient bénéficier en pratique d'un soutien financier. Comme dans tous les autres programmes-cadres, les règles et les méthodes détaillées pour la répartition des fonds devaient être établies dans les "programmes spécifiques" adoptés aux fins de la mise en œuvre.

7.1558 D'après ce que nous croyons comprendre, la Décision établissant le sixième programme-cadre a été mise en œuvre au moyen de plusieurs "programmes spécifiques". Aux fins du présent différend, notre analyse porte principalement sur le "Programme spécifique pour intégrer et renforcer l'espace européen de la recherche" (le "programme ISERA").

7.1559 Le programme ISERA a été établi par la Décision du Conseil n° 2002/834/CE du 30 septembre 2002 afin de mettre en œuvre les initiatives de recherche mentionnées dans deux des trois rubriques figurant dans la Décision n° 1513/2002/CE, à savoir "Concentrer et intégrer la recherche communautaire" et "Renforcer les bases de l'espace européen de la recherche".[4884] L'annexe I de la Décision décrit de façon détaillée 12 des 13 actions énumérées à l'annexe I de la Décision n° 1513/2002/CE sous les deux mêmes rubriques.[4885] Elle décrit notamment quatre priorités de recherche pouvant bénéficier d'un financement dans le cadre de l'élément "Aéronautique" du domaine "Aéronautique et espace". Ces priorités sont les suivantes: "Renforcer la compétitivité"; "Réduire les incidences sur l'environnement en termes d'émissions"; "Améliorer la sécurité des aéronefs"; et "Augmenter les capacités d'exploitation et améliorer la sécurité du système de transport aérien". De même, l'annexe II du programme ISERA contient la même "répartition indicative" des montants de financement par action fixés à l'annexe II de la Décision n° 1513/2002/CE. Y figure le même montant indicatif de 1 075 millions d'euros pour le financement des projets relevant du domaine "Aéronautique et espace".

7.1560 Une description des "modalités" de mise en œuvre du programme ISERA figure à l'annexe III. Il s'agit notamment de sept des dix "instruments" mentionnés à l'annexe III de la Décision n° 1513/2002/CE, qui sont précisés et expliqués. En outre, l'annexe III du programme dispose que ce programme sera mis en œuvre conformément au "Règlement n° …/2002 (CE) relatif aux règles de participation des entreprises, des centres de recherche et des universités et de diffusion des résultats de la recherche" (qui n'a été communiqué par aucune des parties au présent différend). Comme dans les autres programmes-cadres, la Commission est appelée à engager le processus en

[4884] *Décision du Conseil n° 2002/834/CE du 30 septembre 2002 arrêtant un programme spécifique de recherche, de développement technologique et de démonstration: "Intégrer et renforcer l'espace européen de la recherche" (2002-2006)*, J.O. L 294/1, 29.10.2002 (ci-après "Décision n° 2002/834/CE"), deuxième considérant et article premier, pièce EC-199.

[4885] La seule action de recherche relevant de la rubrique "Concentrer et intégrer la recherche communautaire" qui n'est pas visée par le programme ISERA est celle intitulée "Activités non nucléaires menées par le Centre commun de recherche".

établissant des programmes de travail pour chaque domaine thématique de recherche et en publiant des appels de propositions.[4886] Enfin, deux procédures de prise de décisions sont prévues, l'une spécifique à l'adoption des mesures pour la recherche impliquant des embryons humains et des cellules souches d'embryons humains, et l'autre pour l'adoption des mesures relatives à toutes les autres actions de recherche relevant du programme ISERA.[4887]

7.1561 Par conséquent, le programme ISERA a mis en œuvre les objectifs du sixième programme-cadre en décrivant de façon plus détaillée 12 des 13 actions de recherche mentionnées dans la Décision n° 1513/2002/CE, en mentionnant les mêmes niveaux indicatifs pour le financement qui serait mis à disposition afin de soutenir ces activités, et en expliquant comment les décisions de financement seraient prises et exécutées. S'agissant du domaine "Aéronautique et espace", le programme ISERA a confirmé que l'allocation d'un montant de 1 075 millions d'euros serait utilisée pour financer la recherche visant à renforcer, entre autres, la compétitivité de l'industrie aéronautique, l'un des objectifs étant de "permettre aux trois secteurs de l'industrie aéronautique – structure, moteurs et équipements – d'accroître leur compétitivité en réduisant, à court et à long terme respectivement, les coûts de développement de 20 et de 50 pour cent et les coûts directs d'exploitation de 20 et de 50 pour cent, et en améliorant le confort des passagers".[4888]

- Question de savoir si les dons au titre des programmes-cadres sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC

7.1562 Une caractéristique commune à tous les programmes-cadres est que leur établissement et leur mise en œuvre ont fait l'objet d'instruments juridiques distincts. Néanmoins, il est clair que, pour chaque programme-cadre, ces instruments juridiques ont constitué un régime juridique unique en vertu duquel la Commission européenne a accordé les subventions en cause à Airbus. À notre avis, il s'ensuit qu'aux fins de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, il convient de considérer le régime juridique établi par les instruments constitutifs de chaque programme-cadre comme étant la "législation en vertu de laquelle {l'}autorité {qui accorde la subvention} agit". Par conséquent, afin de déterminer si les subventions accordées à Airbus sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a), la question à laquelle nous devons répondre est celle de savoir si l'"autorité qui {a} accord{é} la subvention" ou chacun des régimes juridiques pertinents a explicitement limité à "certaines entreprises" la possibilité de bénéficier des subventions en cause.

7.1563 Bien que les objectifs globaux de chacun des programmes-cadres aient été décrits comme consistant à favoriser les actions communautaires de R&DT en général, les régimes juridiques donnant effet à ces objectifs l'ont fait, du moins en partie, en affectant des montants de financement spéciaux à des activités de recherche couvrant des secteurs spécifiques mises en œuvre conformément à des programmes de travail spécifiques.[4889] Nous notons, en particulier, qu'un montant de financement spécial pour la recherche dans les domaines "aéronautique" ou "aéronautique et espace" a été mis à disposition au titre de chacun des programmes-cadres pertinents.[4890] Ces montants de financement ont été versés conformément aux objectifs et priorités indiqués dans les programmes de

[4886] Décision n° 2002/834/CE, article 5 et annexe I (programmes de travail), et article 6.2 a) (appels de propositions).
[4887] Décision n° 2002/834/CE, articles 6 et 7.
[4888] Décision n° 2002/834/CE, annexe III.
[4889] *Voir* plus haut le paragraphe 7.1518, deuxième programme-cadre; le paragraphe 7.1527, troisième programme-cadre; le paragraphe 7.1537, quatrième programme-cadre; le paragraphe 7.1547, cinquième programme-cadre; et le paragraphe 7.1558, sixième programme-cadre.
[4890] *Voir* plus haut le paragraphe 7.1519, deuxième programme-cadre; le paragraphe 7.1528, troisième programme-cadre; le paragraphe 7.1538, quatrième programme-cadre; le paragraphe 7.1548, cinquième programme-cadre; et le paragraphe 7.1559, sixième programme-cadre.

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

travail relatifs à la recherche aéronautique.[4891] Prévoir de telles allocations revient, à notre avis, à mettre en réserve une partie d'un budget théoriquement destiné à financer des activités de recherche dans tous les secteurs de l'économie, dans le seul but de soutenir les efforts de recherche des entreprises ou industries opérant dans le secteur aéronautique. De ce fait, les régimes juridiques en vertu desquels la Commission européenne agissait limitaient explicitement la possibilité de bénéficier d'une certaine partie des subventions accordées en vertu des programmes-cadres aux seules entreprises ou industries menant des activités de recherche dans le domaine de l'aéronautique. Dans cette mesure, les dons à la recherche en cause pouvaient être considérés comme provenant d'un système fermé de subventionnement visant principalement les domaines "aéronautique" ou "aéronautique et espace".

7.1564 Les Communautés européennes font valoir que ce n'était pas parce qu'une partie du budget des programmes-cadres était allouée aux activités de recherche dans l'"aéronautique" que les subventions accordées à Airbus étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 a). Selon les Communautés européennes, la spécificité au sens de l'article 2.1 a) doit être déterminée au niveau global du programme-cadre, dont le budget est alloué à un large éventail de domaines de recherche thématiques différents. Si tel n'était pas le cas, les Communautés européennes affirment que le soutien accordé dans le cadre de vastes programmes de recherche, dont le budget est nécessairement alloué à divers domaines de recherche afin que les fonds soient répartis entre plusieurs domaines technologiques importants, constituerait toujours une subvention spécifique au titre de l'article 2.1 a).[4892]

7.1565 Nous ne sommes pas convaincus par les arguments des Communautés européennes. Même s'il est vrai que chacun des programmes-cadres visait à offrir des possibilités de financement pour des projets de R&DT dans un large éventail de secteurs économiques, ces possibilités étaient limitées du fait que les montants de financement étaient alloués explicitement à des secteurs de recherche particuliers, y compris les domaines "aéronautique" et "aéronautique et espace". Les fonds disponibles pour la recherche aéronautique étaient réservés aux entités opérant dans ce segment; et les montants de financement ainsi alloués ne pouvaient pas bénéficier aux entités demandant un soutien pour d'autres types de projets de R&DT. En outre, le fait que les entités n'opérant pas dans le domaine de la recherche aéronautique étaient admises à bénéficier de dons pour la R&DT au titre d'autres rubriques de recherche ne signifie pas que les subventions reçues par Airbus au titre des rubriques relatives à la recherche aéronautique pouvaient être également obtenues par ces autres entités. Il est clair pour nous que le régime juridique de chacun des programmes-cadres contestés ne le permettait pas, et qu'il créait ce qui était en fait un programme de subventionnement distinct à l'avantage de "certaines entreprises".

7.1566 Toutefois, cela ne veut pas dire que nous estimons que toute subvention accordée conformément à un sous-budget alloué d'un programme général de subventions sera nécessairement spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'article SMC. Selon nous, l'allocation de fonds à certaines activités de recherche exclusives en vertu d'un programme global de subventions n'est pas incompatible avec l'article 2.1 a), **à condition que** la disponibilité de ces fonds ne soit pas

[4891] *Voir*, par exemple, pour le cinquième programme-cadre, *Nouvelles perspectives dans l'aéronautique* dans European Commission, *Programme de travail pour des actions de RDT en soutien au domaine "Croissance compétitive et durable" (1998-2002)*, pièce US-488; et pour le sixième programme-cadre, *Thematic Priority 1.4 Aeronautics and Space Work Programme 2002-2006*, pièce US-489. Bien que les parties n'aient pas présenté d'exemplaires de programmes de travail similaires établis au titre des deuxième, troisième et quatrième programmes-cadres, nous sommes convaincus qu'un programme de travail du même type concernant le domaine de recherche "aéronautique" correspondant était nécessaire en vertu du régime juridique de chacun de ces programmes. S'agissant du deuxième programme-cadre, nous notons que certains fonds ont aussi été versés conformément à une procédure de prise de décisions distincte prévue pour le domaine "aéronautique". *Voir* le paragraphe 7.1521 ci-dessus.

[4892] CE, réponse à la question n° 106 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphe 626.

explicitement limitée à certaines entreprises. Toutefois, en l'espèce, les éléments de preuve qui nous ont été présentés montrent que des montants de subventionnement étaient explicitement réservés au titre de chacun des programmes-cadres pertinents pour les efforts de recherche de "certaines entreprises". Par conséquent, nous concluons que les subventions pour la R&DT accordées à Airbus au titre de chacun des programmes-cadres sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

7.1567 À la lumière de la constatation ci-dessus, nous estimons qu'il n'est pas nécessaire pour résoudre le présent différend de déterminer également si les subventions en cause étaient spécifiques *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. Nous appliquons donc le principe d'économie jurisprudentielle et nous abstenons de nous prononcer sur l'allégation des États-Unis selon laquelle les mesures de subventionnement contestées étaient aussi spécifiques au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.

iii) Prêts au titre du programme espagnol PROFIT

Arguments des États-Unis

7.1568 Les États-Unis font valoir que les prêts obtenus par Airbus au titre du Programa de Fomento de la Investigación Técnica ("PROFIT") sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce que, selon eux, ces prêts étaient explicitement limités aux sociétés aéronautiques.[4893] Pour étayer leur position, les États-Unis notent, premièrement, que les deux phases du PROFIT en vertu desquelles Airbus a reçu les subventions en cause établissaient des programmes de recherche par secteur pour l'aéronautique – le Programa Nacional de Aeronautica (PROFIT I, 2000-2003) et le Subprograma Nacional de Transporte Aero (PROFIT II, 2004-2007).[4894] Deuxièmement, les États-Unis font observer que les objectifs et les priorités en matière de recherche énoncés dans chacun de ces programmes désignaient particulièrement l'industrie aéronautique, l'admissibilité au bénéfice des mesures de soutien disponibles étant limitée aux propositions de recherche relative à l'aéronautique.[4895]

7.1569 Les États-Unis allèguent aussi que les subventions en cause étaient spécifiques *de facto* au sens de l'article 2.1 c). Ils estiment que, comme les Communautés européennes n'ont pas fourni de renseignements sur les prêts au titre du PROFIT durant le processus prévu à l'Annexe V, ils n'ont pas pu présenter une analyse détaillée de spécificité *de facto* au regard de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. Par conséquent, compte tenu du manque de coopération allégué des Communautés européennes, les États-Unis demandent au Groupe spécial de tirer la déduction logique selon laquelle, si les

[4893] États-Unis, PCE, paragraphe 703; États-Unis, DDONC, paragraphes 74 et 77.
[4894] États-Unis, DCE, paragraphe 519.
[4895] États-Unis, PCE, paragraphe 703; États-Unis, DCE, paragraphe 519, citant, pour le PROFIT 2000-2003, *RESOLUCIÓN de 10 de mayo de 2001, de la Secretaría de Estado de Política Científica y Tecnológica, por la que se efectúa la convocatoria del año 2001 para la concesión de las ayudas del Programa Nacional de Aeronáutica del Programa de Fomento de la Investigación Técnica (PROFIT), incluido en el Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2000-2003)*, BOE núm. 128 (29 May 2001), pièce US-354; et pour le PROFIT 2004-2007, *Orden ITC/1038/2005, de 14 de abril, por la que se efectúa la convocatoria del año 2005, para la concesión de las ayudas del Programa de Fomento de la Investigación Tecnológica dentro del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2004-2007), en la parte dedicada al fomento de la investigación técnica*, BOE núm. 95 (21 April 2005), p. 13756, Sección 14. *Programa Nacional de Medios de Transporte, Apartado cuarto – Subprograma Nacional de Transporte Aéreo*, pièce US-355.

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

Communautés européennes avaient fourni les renseignements demandés, ils auraient étayé une constatation de spécificité *de facto*.[4896]

Arguments des Communautés européennes

7.1570 Les Communautés européennes rejettent l'allégation des États-Unis selon laquelle le soutien à la recherche au titre du PROFIT est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Elles expliquent que le PROFIT met en œuvre le Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (le "PLAN"), dont le but est d'encourager les entreprises et d'autres organisations à mener des activités de R&DT dans un large éventail de secteurs économiques, conformément à un ensemble d'objectifs bien défini. Selon les Communautés européennes, le PROFIT concerne la partie du PLAN consacrée à la recherche technologique, et il ne restreint ni explicitement ni implicitement la participation d'une entreprise ou d'une branche de production, ou d'un groupe d'entreprises ou de branches de production qui souhaite y participer. De l'avis des Communautés européennes, le PROFIT est un programme-cadre qui accorde un soutien à la R&DT principalement sous la forme de prêts et de dons dans des domaines de recherche très divers.[4897] Par conséquent, les Communautés européennes soutiennent que les prêts reçus par Airbus au titre du PROFIT ne peuvent pas être spécifiques.[4898]

Évaluation par le Groupe spécial

- Spécificité au titre de l'article 2.1 a)

7.1571 Nous commençons notre analyse de l'allégation des États-Unis en examinant si les subventions en cause sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Nous rappelons que l'article 2.1 a) de l'Accord SMC dispose qu'une subvention est spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention si ladite autorité, ou la législation en vertu de laquelle elle agit, limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention.[4899] Par conséquent, en examinant si les subventions en cause sont spécifiques au sens de cette disposition, notre analyse visera principalement à comprendre si "l'autorité {espagnole} qui accorde la subvention" ou la "législation en vertu de laquelle ladite autorité agit" limitent explicitement à "certaines entreprises" la possibilité de bénéficier des subventions en cause.

7.1572 Les subventions contestées par les États-Unis ont été accordées à Airbus au titre des deux phases du PROFIT, à savoir PROFIT I (2000-2003) et PROFIT II (2004-2007). Ces deux phases ont mis en œuvre les objectifs de R&DT établis par les pouvoirs publics espagnols dans le PLAN pour les périodes respectives de quatre ans. Le PLAN, établi pour la première fois en 1986[4900], définit le cadre général des initiatives de soutien pluriannuelles des pouvoirs publics espagnols pour la recherche scientifique, le développement et l'innovation technologique dans un large éventail de secteurs économiques.[4901] Les deux phases du PROFIT qui font l'objet de la plainte des États-Unis ont mis en

[4896] États-Unis, PCE, paragraphes 699 et 702; États-Unis, DCE, paragraphe 519, note de bas de page 660.

[4897] CE, PCE, paragraphe 1319; CE, DCE, paragraphe 649; CE, réponse à la question n° 109 du Groupe spécial.

[4898] CE, PCE, paragraphe 1319; CE, DCE, paragraphe 649; CE, PDONC, paragraphe 119.

[4899] *Voir* le paragraphe 7.919 ci-dessus.

[4900] Loi n° 13/1986 sur la promotion et la coordination générale de la recherche scientifique et technique.

[4901] Les secteurs visés par le PLAN 2000-2003 étaient les suivants: biomédecine; biotechnologie; technologies de l'information et de la communication; matériaux; procédés et produits chimiques; conception et production industrielle; ressources naturelles; ressources et technologies agroalimentaires; socioéconomie;

œuvre les activités de R&DT indiquées dans le PLAN, qui ont été gérées par le Ministère de l'industrie et de l'énergie pour la période de 2000 à 2003 et par le Ministère de l'éducation et des sciences et le Ministère de l'industrie, du commerce et du tourisme entre 2004 et 2007.[4902]

7.1573 Le PROFIT I a été adopté par l'Ordonnance ministérielle du 7 mars 2000[4903] afin de donner effet aux programmes de recherche suivants indiqués dans le PLAN 2000-2003: le "Programme national sur la biotechnologie"; le "Programme national sur la conception et la production industrielle", le "Programme national sur les matériaux"; le "Programme national sur les procédés et produits chimiques"; le "Programme national sur les ressources naturelles"; le "Programme national sur les ressources et technologies agroalimentaires"; le "Programme national sur les technologies de l'information et de la communication"; le "Programme national de recherche socioéconomique", le "Programme national sur la biomédecine"; le "**Programme national sur l'aéronautique**"; le "Programme national sur le secteur automobile"; le "Programme national sur l'énergie", le "Programme national sur l'espace"; le "Programme national sur l'environnement"; le "Programme national sur la société de l'information"; et le "Programme national sur les transports et l'aménagement du territoire".[4904]

7.1574 De même, le PROFIT II a été établi par l'Ordonnance ministérielle du 18 mars 2005[4905] afin de donner effet aux programmes de recherche suivants indiqués dans le PLAN 2004-2007: le "Programme national sur la biomédecine"; le "Programme national sur les technologies pour la santé et le bien-être"; le "Programme national sur la biotechnologie"; le "Programme national sur les ressources et les technologies agroalimentaires"; le "Programme national sur les sciences et les technologies environnementales"; le "Programme national sur l'énergie"; le "Programme national sur les sciences et les technologies chimiques"; le "Programme national sur les matériaux"; le "Programme national sur la conception et la production industrielle"; le "Programme national sur les technologies de l'électronique et des communications"; le "Programme national sur les technologies de l'informatique"; le "Programme national sur les technologies de la société de l'information"; le "Programme national sur les transports", y compris le "Sous-Programme sur le transport aérien"; le "Programme national sur la construction"; le "Programme national sur la sécurité"; et le "Programme national sur les sciences sociales, économiques et juridiques".[4906]

7.1575 Les prêts contestés par les États-Unis ont été accordés à Airbus au titre du Programme national sur l'aéronautique (PROFIT I) et du Sous-Programme sur le transport aérien (PROFIT II). En

---

aéronautique; produits alimentaires; secteur automobile; construction civile et préservation du patrimoine culturel; défense; énergie; espace; environnement; sociosanitaire; société de l'information; transports et aménagement du territoire; et tourisme, loisirs et sports; pièce US-690-A, pages 13 et 14. Les secteurs visés par le PLAN 2004-2007 étaient les suivants: biomédecine; technologies pour la santé et le bien-être; biotechnologie; biologie fondamentale; ressources et technologies agroalimentaires; sciences et technologies environnementales; sciences de la terre et biodiversité; espace; astronomie et astrophysique; physique des particules; mathématiques; physique; énergie; sciences et technologies chimiques; matériaux; conception et production industrielle; sécurité; défense; technologies de l'électronique et des communications; technologies informatiques; technologies pour la société de l'information; transports; construction; sciences humaines; et sciences sociales, économiques et juridiques; pièce US- 691-A, pages 16 à 22.

[4902] Le Ministère de l'industrie et de l'énergie a géré le PROFIT I. Pièce US-349, page 1, cinquième considérant. Le PROFIT II a été géré par le Ministère de l'éducation et des sciences et par le Ministère de l'industrie, du commerce et du tourisme. D'après ce que nous croyons comprendre, ces derniers ont assumé les responsabilités du Ministère de l'industrie et de l'énergie, qui a été réorganisé à la fin du PROFIT I. CE, PCE, paragraphe 1317.

[4903] Pièce US-349.

[4904] Pièce US-349, chapitre I, article 2.

[4905] Pièce US-350.

[4906] Pièce US-350, chapitre I, article 2.

résumé, les objectifs de ces deux programmes consistaient à faire progresser les activités de recherche et à renforcer la capacité de l'industrie aéronautique espagnole, en améliorant ainsi sa position concurrentielle.[4907] En substance, les mêmes objectifs sont décrits pour chacun des autres programmes de recherche établis au titre des PROFIT I et II. S'agissant des bénéficiaires, les PROFIT I et II prévoient le même groupe de bénéficiaires potentiels génériques pour le financement destiné à tous les programmes de recherche, y compris le Programme national sur l'aéronautique et le Sous-Programme sur le transport aérien, à savoir: les entreprises; les groupes ou associations d'entreprises; les instituts de recherche publics; les centres de recherche-développement privés à but non lucratif; et, pour certains projets et actions spécifiés, les organismes publics officiels.[4908]

7.1576 Bien qu'il soit clair que seules les entreprises opérant dans le domaine de la recherche aéronautique peuvent bénéficier de prêts au titre du Programme national sur l'aéronautique et du Sous-Programme sur le transport aérien, il ne s'ensuit pas automatiquement que, pour cette seule raison, les subventions accordées à ce titre sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. À notre avis, lorsque l'on examine si un programme général de subventions qui accorde un soutien par le biais d'un ou plusieurs sous-programmes axés sur un secteur particulier est spécifique aux termes de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, il faut tenir compte de tous les faits et circonstances pertinents. Il peut s'agir, entre autres, d'examiner si un sous-budget spécifique existe pour un ou plusieurs de ces sous-programmes axés sur un secteur particulier.[4909] Comme dans le cas des programmes-cadres communautaires, lorsqu'une subvention est accordée au titre d'un sous-budget alloué aux activités de recherche relevant d'un sous-programme axé sur un secteur particulier, cette subvention sera explicitement limitée à "certaines entreprises".[4910] Toutefois, lorsqu'il n'existe pas une telle affectation spéciale des fonds à des sous-programmes particuliers, il s'ensuit que la totalité des fonds disponibles au titre du programme général pourra, en principe[4911], bénéficier à des projets admissibles au bénéfice d'un sous-programme particulier. En pareil cas, tous les projets admissibles au bénéfice d'un soutien au titre d'un sous-programme particulier pourront bénéficier de la même réserve de ressources disponible pour le subventionnement de l'ensemble des activités de recherche visées par le programme général.

7.1577 Nous notons que les États-Unis ne font pas valoir, comme ils l'ont fait pour les programmes-cadres communautaires, qu'un sous-budget spécifique a été alloué exclusivement aux activités de recherche relevant du Programme national sur l'aéronautique ou du Sous-Programme sur le transport aérien.[4912] Par contre, l'allégation de spécificité au titre de l'article 2.1 a) formulée par les

---

[4907] PROFIT I: pièce US-349, chapitre III, article 38.1 b). PROFIT II: pièce US-355, section 14, "Apartado tercero".

[4908] PROFIT I: pièce US-349, chapitre III, article 39. PROFIT II: pièce US-350, chapitre I, article Sexto.

[4909] D'autres facteurs aussi susceptibles d'être pertinents incluent les critères d'admissibilité et les procédures de prise de décisions.

[4910] *Voir* les paragraphes 7.1563 à 7.1566 ci-dessus.

[4911] À notre avis, les fonds formellement disponibles de la même façon pour tous les projets au titre d'un programme général de subventions pourraient en fait être spécialement affectés à un but ou à un secteur industriel particulier si, par exemple, des procédures de prise de décisions ou des critères d'admissibilité différents s'appliquaient sans justification pour limiter à "certaines entreprises" la possibilité de bénéficier de ces fonds.

[4912] D'après notre propre examen des éléments de preuve présentés par les États-Unis, nous ne pouvons pas conclure que des fonds ont été en fait réservés effectivement à cette fin. Les éléments de preuve indiquent que des fonds devaient être répartis après examen des demandes présentées en réponse aux appels de propositions, et que les projets et activités visés par les différents programmes devaient être financés conformément aux lignes budgétaires établies dans les appels de propositions correspondants pour chacune des années couvertes par les programmes; pièce US-349, chapitre I, article 7, et pièce US-350, chapitre I, article 11. Le seul appel de propositions au titre du Programme national sur l'aéronautique présenté par les États-Unis

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

États-Unis repose uniquement sur le fait que les deux programmes de soutien à l'aéronautique relevant des PROFIT I et II étaient entièrement axés sur les activités de recherche en relation avec l'aéronautique et ouverts à ces activités. Les États-Unis n'ont pas indiqué d'autre fait ou circonstance particulier pour étayer leur allégation. Toutefois, comme nous l'avons mentionné ci-dessus, nous ne sommes pas convaincus que le fait que les deux programmes sont axés sur l'aéronautique soit à lui seul, compte tenu des éléments de preuve et arguments, suffisant pour démontrer que les subventions accordées à Airbus au titre des PROFIT I et PROFIT II étaient explicitement limitées à "certaines entreprises". Nous rejetons donc l'allégation de spécificité au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC formulée par les États-Unis.

- Spécificité au titre de l'article 2.1 c)

7.1578 Les États-Unis affirment que, durant le processus prévu à l'Annexe V, le facilitateur a posé aux Communautés européennes une série de questions détaillées portant sur les montants de financement reçus par Airbus et d'autres participants pour tous les projets réalisés au titre des programmes PROFIT.[4913] Les États-Unis rappellent que les Communautés européennes n'ont fourni aucun renseignement en réponse à la demande du facilitateur.[4914] Dans ce contexte, ils ont demandé au Groupe spécial de demander aux Communautés européennes de fournir les renseignements requis par le facilitateur ou, sinon, de constater conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V que les prêts reçus par Airbus au titre des PROFIT étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[4915] Les États-Unis font valoir que si les Communautés européennes avaient fourni les renseignements demandés, ils auraient étayé une constatation de spécificité *de facto*, au sens de cette disposition.[4916]

7.1579 Les Communautés européennes ont toujours fait valoir que les prêts au titre du PROFIT contestés par les États-Unis ne relevaient pas du mandat relatif au présent différend.[4917] Pour cette raison, elles ont refusé initialement de fournir le moindre renseignement sur les projets réalisés au titre du PROFIT.[4918] Toutefois, en réponse à la question n° 109 du Groupe spécial, elles ont communiqué

(pièce US-354, *Segundo*) montre que les projets admissibles seraient financés par une série d'"aplicaciones presupuestarias" ("lignes budgétaires") numérotées – "20.08.542E.747", "20.08.542E.777", "20.08.542E.787", "20.08.542E.821" et "20.08.542E.831". Toutefois, nous ne disposons d'aucun élément de preuve (ou argument) expliquant exactement ce que signifient ces "aplicaciones presupuestarias" numérotées. S'agissant du Sous-Programme sur le transport aérien, les États-Unis ont présenté un document relatif à un appel de propositions pour l'année 2005 pour la plupart des programmes établis au titre du PROFIT II, y compris le Sous-Programme sur le transport aérien; pièce US-355, *Tercero*. Cet appel de propositions montre aussi que les projets admissibles seraient financés par une série d'"aplicaciones presupuestarias" ("lignes budgétaires") numérotées – "20.16.467C.747", "20.16.467C.757", "20.16.467C.767", "20.16.467C.777", "20.16.467C.787", "20.16.467C.821.10" et "20.16.467C.831.10". Bien que nous ne disposions d'aucun élément de preuve (ou argument) expliquant exactement ce que signifient ces "aplicaciones presupuestarias" numérotées, il est clair pour nous que non seulement les projets admissibles au bénéfice du Sous-Programme sur le transport aérien seraient financés par ces "aplicaciones presupuestarias", mais aussi que la quasi-totalité des projets admissibles au bénéfice de tous les programmes mentionnés dans l'appel de propositions le seraient également. À notre avis, cet élément de preuve donne fortement à penser qu'il n'y avait aucun sous-budget alloué exclusivement aux activités de recherche relevant du Sous-Programme sur le transport aérien.

[4913] Questions n° 279 a) à k) et 280 a) à l) du facilitateur aux CE, pièce US-4 (RCC).

[4914] CE, réponses aux questions n° 279 et 280 du facilitateur, pièce US-5 (RCC).

[4915] États-Unis, PCE, paragraphes 699 et 702; États-Unis, DCE, paragraphe 518, note de bas de page 660.

[4916] États-Unis, PCE, paragraphes 699 et 702; États-Unis, DCE, paragraphe 518, note de bas de page 660.

[4917] CE, PCE, paragraphe 1315; CE, réponse à la question n° 109 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphe 647.

[4918] CE, réponses aux questions n° 279 et 280 du facilitateur, pièce US-5 (RCC).

certains renseignements sur les versements effectués à titre de prêts dans le cadre du PROFIT II durant les années 2004 et 2005.[4919] Pour les raisons que nous avons expliquées précédemment, nous estimons que la réponse des Communautés européennes à la question n° 109 du Groupe spécial n'est guère satisfaisante.[4920] À notre avis, si les Communautés européennes avaient fourni des renseignements clairs et précis sur, au moins, les versements au titre de prêts faits à Airbus dans le cadre des deux programmes PROFIT différents en cause (comme nous avions escompté qu'elles le feraient en réponse à la question n° 109 du Groupe spécial), les États-Unis auraient au moins disposé d'un point de départ crédible leur permettant d'évaluer si les subventions en cause étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 c) et, le cas échéant, d'étayer leur argumentation. Il est évident que si les Communautés européennes avaient divulgué, en totalité ou en partie, les renseignements demandés durant le processus prévu à l'Annexe V, les États-Unis auraient eu davantage de données pour éclairer leur analyse.[4921] Toutefois, compte tenu des réponses des Communautés européennes aux demandes de renseignements du facilitateur et à la question n° 109 du Groupe spécial, les États-Unis n'ont eu que les données mises à la disposition du public, qui estimaient le montant global des prêts reçus par Airbus durant une période indéterminée au cours des deux phases du PROFIT.[4922] Comme il ressort clairement de notre examen antérieur des facteurs pouvant être pris en considération pour établir la spécificité au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC[4923], les renseignements mis à la disposition du public qui nous ont été présentés ne suffisent pas pour évaluer correctement si les subventions en cause étaient spécifiques *de facto*.[4924]

7.1580 Nous rappelons que le paragraphe 7 de l'Annexe V dispose qu'un groupe spécial "devrait tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération d'une partie participant au processus de collecte de renseignements". Compte tenu de ce qui précède, et conformément à notre constatation antérieure sur le montant des versements effectués à titre de prêts à Airbus dans le cadre des programmes PROFIT contestés[4925], nous concluons, conformément au paragraphe 7 de l'Annexe V, que les subventions contestées au titre des PROFIT I et II sont spécifiques au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.

[4919] Pièce EC-624 (RCC).

[4920] *Voir* les paragraphes 7.1477 et 7.1478 ci-dessus.

[4921] Nous notons que les renseignements demandés durant le processus prévu à l'Annexe V étaient beaucoup plus nombreux et plus détaillés que les "renseignements sur les versements" demandés à la question n° 109 du Groupe spécial, et qu'ils incluaient les budgets totaux des PROFIT I et II, du Programme national sur l'aéronautique et du Sous-Programme sur le transport aérien, les listes de tous les projets financés et de tous les bénéficiaires au titre du programme et du Sous-Programme, les instruments juridiques et les textes législatifs pertinents, les rapports d'évaluation des projets et les conditions des prêts accordés à Airbus. *Voir* les questions n° 279 a) à k) et 280 a) à l) du facilitateur aux CE, pièce US-4 (RCC).

[4922] *Voir* les paragraphes 7.1476 à 7.1480 ci-dessus.

[4923] *Voir* les paragraphes 7.959 et 7.976 ci-dessus concernant les allégations formulées par les États-Unis à l'encontre des prêts contestés de la BEI.

[4924] Nous rappelons que, d'après son libellé, l'article 2.1 c) vise la situation dans laquelle il apparaît qu'une subvention contestée n'est pas spécifique au sens des principes énoncés à l'article 2.1 a) et 2.1 b), mais dans laquelle "il y a des raisons de croire que la subvention peut en fait être spécifique". Lorsqu'une telle situation se présente, la première phrase de l'article 2.1 c) dispose que "d'autres facteurs pourront être pris en considération". La deuxième phrase dudit article mentionne quatre de "{c}es facteurs" – "utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises, utilisation dominante par certaines entreprises, octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés, et manière dont l'autorité qui accorde la subvention a exercé un pouvoir discrétionnaire dans la décision d'accorder une subvention".

[4925] *Voir* les paragraphes 7.1476 à 7.1480 ci-dessus.

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

iv) Dons au titre du Technology Programme du Royaume-Uni

Arguments des États-Unis

7.1581 Les États-Unis font valoir que les dons accordés à Airbus au titre du Technology Programme du Royaume-Uni ("TP") sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'ils ont été octroyés par le biais d'appels de propositions portant uniquement sur des technologies relatives à l'aéronautique, dont la portée était déterminée par un ensemble restreint de critères visant un secteur spécifique.[4926] Selon les États-Unis, les Communautés européennes ont reconnu que le TP était divisé en 43 "thèmes de recherche" visant un ensemble limité de secteurs. Les États-Unis affirment que chacun de ces thèmes de recherche a son propre budget et concerne en général un secteur très spécifique. Par exemple, ils font valoir que le thème de recherche "Matériaux avancés" vise le développement de matériaux composites dans l'industrie aéronautique et que les appels de propositions concernant ce thème désignaient particulièrement cette industrie. Enfin, les États-Unis estiment également que les Communautés européennes ont admis que le TP était le prolongement du programme CARAD/ARP, pour lequel elles n'ont pas contesté les allégations de spécificité qu'ils ont formulées.[4927] Par conséquent, pour toutes ces raisons, les États-Unis font valoir que le financement pour la R&DT accordé à Airbus et à l'industrie aéronautique au titre du TP est spécifique au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC.[4928]

Arguments des Communautés européennes

7.1582 Les Communautés européennes rejettent les allégations des États-Unis. Elles affirment que le TP est un vaste programme de recherche ouvert à tous les secteurs de l'industrie et des services, y compris le secteur aéronautique.[4929] Elles expliquent que le TP est consacré en grande partie à des activités de R&DT concertées et qu'il a été doté d'un budget de 370 millions de livres pour la période allant de 2005 à 2008.[4930] Les dons de fonds sont limités à 50 pour cent des coûts admissibles et sont accordés sur une base semestrielle suite à des appels d'offres visant des activités de recherche relevant de sept domaines technologiques essentiels: matériaux avancés; biotechnologies et technologies de santé; ingénierie de la conception et fabrication de pointe; électronique et photonique; technologies énergétiques émergentes; technologies de l'information et de la communication; et production et consommation durables.[4931] Les Communautés européennes nient le fait que les appels de propositions sont déterminés par des critères restreints visant un secteur spécifique ou qu'il y a eu une quelconque "assignation" d'un certain montant pour soutenir le secteur aérospatial en général, Airbus Royaume-Uni ou tout autre organisme de ce secteur.[4932] Par conséquent, les Communautés européennes font valoir que les dons pour la R&DT disponibles au titre du TP ne sont pas explicitement limités à "certaines entreprises" et ne sont donc pas spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.[4933]

[4926] États-Unis, PCE, paragraphe 691, faisant référence à *DTI, Second Call of the Technology Program (April 2004), Advanced Composite Materials et Structures*, page 2; *DTI, The Technology Program, November 2004 Competition for Funding, Smart Materials et Related Structures,* page 2; et *DTI, The Technology Programme: Spring 2006 Competition for Funding, Design Engineering & Advanced Manufacturing: Management of complex fluid flow conditions*, page 2, pièces US-495a, US-495b et US-495c.
[4927] États-Unis, PCE, paragraphe 691.
[4928] États-Unis, DCE, paragraphe 520. Pièce US-343.
[4929] CE, PCE, paragraphes 1286 et 1305; CE, DCE, paragraphe 643.
[4930] CE, PCE, paragraphe 1287. Pièce EC-229.
[4931] CE, PCE, paragraphes 1288 et 1296 à 1304. Pièce EC-230.
[4932] CE, PCE, paragraphe 1305.
[4933] CE, PCE, paragraphe 1306.

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

7.1583 Les Communautés européennes critiquent le fait que les États-Unis s'appuient sur des brochures d'information concernant trois des 43 domaines technologiques prioritaires qui ont été indiqués jusqu'à présent dans les appels d'offres au titre du TP, à savoir "Matériaux et structures composites avancés" (appel d'offres d'avril 2004); "Matériaux intelligents" (appel d'offres de novembre 2004) et "Ingénierie de la conception et fabrication de pointe" (appel d'offres du printemps 2006). Les Communautés européennes font valoir que même si ces domaines sont pertinents pour l'industrie aéronautique, aucun d'eux n'est "limité aux technologies relatives à l'aéronautique" et chaque brochure mentionne explicitement d'autres secteurs pour lesquels la technologie en question est pertinente.[4934]

Évaluation par le Groupe spécial

7.1584 Les États-Unis font valoir que les dons accordés à Airbus au titre du TP sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. En particulier, nous croyons comprendre qu'ils font valoir que ces dons sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Nous ne croyons pas comprendre qu'ils font valoir que ces dons sont également spécifiques au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.

7.1585 Comme il a déjà été noté ailleurs dans le présent rapport, l'article 2.1 a) de l'Accord SMC dispose qu'une subvention est spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention si ladite autorité, ou la législation en vertu de laquelle elle agit, limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention.

7.1586 Le principal argument avancé par les États-Unis pour étayer leur allégation selon laquelle les dons accordés à Airbus au titre du TP sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC est fondé sur l'assertion selon laquelle ces dons ont été octroyés par le biais d'appels d'offres limités aux activités de R&DT dans le domaine des technologies relatives à l'aéronautique. À cet égard, les États-Unis font référence aux brochures d'information qui ont rendu publics trois appels d'offres lancés en avril et novembre 2004 et au printemps 2006, concernant respectivement la R&DT dans les domaines "Matériaux et structures composites avancés", "Matériaux intelligents" et "Ingénierie de la conception et fabrication de pointe".[4935]

7.1587 Toutefois, notre examen des éléments de preuve qui nous ont été présentés indique que les subventions accordées au titre du TP ne sont pas limitées, de la manière dont les États-Unis l'affirment, aux entités opérant dans le domaine de la recherche aéronautique. Nous estimons comme les Communautés européennes que le TP est un programme de recherche visant à financer des activités de R&DT dans un large éventail de secteurs économiques. Son budget global pour toutes les activités bénéficiant d'un soutien a été fixé à 370 millions de livres pour les années 2005 à 2008.[4936] Le financement est accordé aux fins de la "recherche-développement concertée" et des "réseaux de transfert de connaissances"[4937] par le biais d'appels d'offres ayant lieu deux fois par an. Le sujet précis des thèmes de recherche visés par chaque appel d'offres est établi grâce aux contributions du Comité des stratégies technologiques, un comité consultatif comprenant "principalement des chefs d'entreprise expérimentés".[4938] Ce comité est chargé de faire en sorte "que les priorités en matière de technologies dans le cadre du Technology Programme soient axées sur le marché", et de donner des

[4934] CE, DCE, paragraphe 643.
[4935] Pièces US-495a, US-495b et US-495c.
[4936] Pièce EC-230.
[4937] Pièce EC-229.
[4938] Pièce EC-229.

conseils "sur l'allocation générale des ressources pour ces priorités".[4939] Les thèmes de recherche établis par le Comité pour les appels d'offres ouverts varient chaque année, mais ils relèvent dans l'ensemble des sept domaines technologiques essentiels indiqués par les Communautés européennes, à savoir: matériaux avancés; biotechnologies et technologies de santé; ingénierie de la conception et fabrication de pointe; électronique et photonique; technologies énergétiques émergentes; technologies de l'information et de la communication; et production et consommation durables.[4940] Dans la grande majorité des cas, il n'apparaît pas que les thèmes de recherche sont axés sur des secteurs économiques particuliers.[4941]

7.1588 Passant aux trois appels d'offres qui font l'objet de la plainte des États-Unis, nous notons que l'appel d'offres concernant le domaine "Matériaux et structures composites avancés" ne limite pas la possibilité d'obtenir des dons au titre du TP à la recherche liée à l'aéronautique. Sous la rubrique "portée de l'appel", il n'y a absolument aucune limitation concernant les types de secteurs pouvant être admis à bénéficier de dons au titre de ce programme. En fait, la brochure mentionne explicitement les secteurs de l'aérospatiale, de l'automobile, de la construction, des produits de consommation et de l'ingénierie et les secteurs maritime, ferroviaire et spatial comme étant des bénéficiaires potentiels des dons à la recherche relevant de cet appel de propositions.[4942] De même, de multiples secteurs bénéficiaires potentiels sont mentionnés dans les appels d'offres concernant les domaines "Matériaux intelligents et structures associées"[4943] et "Ingénierie de la conception et fabrication avancée".[4944] Il est clair que les trois appels d'offres au centre de la plainte des États-Unis, loin de désigner particulièrement le secteur aérospatial comme étant le bénéficiaire des dons pour la R&DT considérés, sont ouverts à tous les secteurs industriels pour lesquels la technologie particulière en cause présente un intérêt; et, en fait, de nombreux secteurs sont mentionnés comme étant des bénéficiaires potentiels.

7.1589 S'agissant de l'argument des États-Unis selon lequel chacun des domaines technologiques prioritaires financés dans le cadre des appels d'offres a son propre budget, nous notons qu'il n'est pas du tout évident qu'il en soit réellement ainsi pour les 43 domaines thématiques faisant l'objet des appels d'offres. Des montants de financement indicatifs ont été néanmoins fixés pour les trois appels d'offres en cause: 10 millions de livres pour "Matériaux et structures composites avancés", 7 millions de livres pour "Matériaux intelligents et structures associées", et 12 millions de livres pour "Ingénierie de la conception et fabrication de pointe".[4945] Toutefois, comme nous l'avons déjà expliqué, la disponibilité des fonds alloués n'était pas explicitement limitée aux entités opérant uniquement dans le domaine de la recherche aéronautique. À la différence des programmes-cadres communautaires, le TP (et chacun des trois appels d'offres en cause) ne réservait pas une partie des montants de financement budgétisés dans le seul but de soutenir les efforts de recherche des entreprises ou industries opérant dans le secteur aéronautique.

[4939] Pièce US-342.

[4940] Pièce EC-230.

[4941] Les domaines de recherche thématiques visés dans les appels d'offres qui ont eu lieu de 2004 à 2006 sont indiqués dans la première communication écrite des Communautés européennes, aux paragraphes 1298 à 1304. Ils figurent aussi dans les renseignements mentionnés dans la pièce EC-230.

[4942] Pièce US-495a.

[4943] Pièce US-495b, indiquant en particulier ce qui suit: "Les matériaux intelligents représentent une technologie habilitante ayant des applications dans des secteurs très divers, y compris la construction, les transports, l'agriculture, les produits alimentaires et le conditionnement, les services de santé, les sports et les loisirs, les produits blancs, l'énergie et l'environnement, l'espace et la défense."

[4944] Pièce US-495c, indiquant en particulier ce qui suit: "Outre des applications dans les secteurs des produits chimiques, du pétrole et du gaz, des exemples comprennent les produits alimentaires et les boissons, … l'environnement bâti, … le secteur automobile, … l'industrie aérospatiale, … ."

[4945] Pièces US-495a, US-495b et US-495c.

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

7.1590 Enfin, les États-Unis estiment que les Communautés européennes ont admis que le TP était le prolongement du programme CARAD/ARP, et que cela confirme encore que le TP est spécifique.[4946] Nous ne considérons pas que les Communautés européennes ont admis cela. Dans leur première communication écrite, elles indiquent clairement que le TP n'a pas "remplacé" le programme CARAD. Elles expliquent que le TP a regroupé dans un seul cadre tous les financements sectoriels concertés pour la R&DT accordés par les pouvoirs publics britanniques.[4947] En outre, dans leur réponse à une question posée par le facilitateur durant la procédure prévue à l'Annexe V, les Communautés européennes ont indiqué que le TP "*remplaçait* tous les programmes industriels concertés, y compris le programme CARAD".[4948] Par conséquent, il est clair pour nous que le TP est un programme de soutien à la R&DT totalement différent du programme CARAD/ARP, qui, comme nous l'expliquons plus en détail ci-après, peut être assimilé à un programme spécifique pour la recherche liée aux aéronefs civils – ce que les Communautés européennes ne contestent pas. En revanche, le TP peut être considéré comme un programme-cadre de soutien à la R&DT qui définit et finance des activités de recherche concernant des technologies nouvelles et émergentes dans un large éventail de secteurs économiques qui sont jugés essentiels pour la croissance de l'économie britannique.

7.1591 Ayant constaté que les dons en cause n'ont pas été accordés conformément à des appels d'offres explicitement limités aux entités menant des activités de recherche liée à l'aéronautique, que la disponibilité des fonds alloués dans le cadre des appels d'offres pertinents n'était pas explicitement limitée aux projets de recherche liés à l'aéronautique et que le TP n'est pas le prolongement du programme CARAD/ARP, nous concluons que les subventions accordées à Airbus au titre du TP qui font l'objet de la plainte des États-Unis n'étaient pas explicitement limitées à "certaines entreprises" et ne sont donc pas spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

v) Autres mesures pour la R&DT

Dons des pouvoirs publics français

7.1592 Les États-Unis allèguent que les dons pour la R&DT dans le domaine de l'aéronautique civile que les pouvoirs publics français ont accordés à Airbus sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'ils ont été accordés au titre d'un budget consacré à la "construction aéronautique" et étaient limités aux entreprises de construction aéronautique.[4949] Bien que les États-Unis n'aient pas indiqué un alinéa particulier de l'article 2 comme étant la base de leur allégation, nous croyons comprendre, d'après la nature des arguments qu'ils ont présentés, que leur allégation est fondée sur l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes ne contestent pas l'allégation des États-Unis.

7.1593 Après un examen attentif des éléments de preuve présentés par les États-Unis[4950], il est évident que les montants de financement en cause concernent des sommes versées à l'ensemble de l'industrie aéronautique civile française, y compris mais pas exclusivement à Airbus.[4951] Les éléments de preuve indiquent que le financement en cause a été affecté aux activités de recherche dans le

[4946] États-Unis, PCE, paragraphe 691.
[4947] CE, PCE, paragraphe 1286.
[4948] *Voir* CE, réponse à la question n° 219 b) du facilitateur, pièce US-5 (RCC).
[4949] États-Unis, PCE, paragraphe 685.
[4950] *Voir* les paragraphes 7.1467 à 7.1473 ci-dessus.
[4951] *Voir*, par exemple, Budget 1997: Sénat (session ordinaire de 1999-2000), Rapport général n° 89 de la 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, pièce US-337.

domaine de la construction aéronautique civile, et accordé au titre d'un budget spécial.[4952] Les rapports présentés par les États-Unis indiquent que le financement a été octroyé principalement aux sociétés aéronautiques suivantes: "Aérospatiale-Matra", "Dassault Aviation" et "L'Onera".[4953] En outre, une note de la "Direction des programmes aéronautiques et de la coopération" présentée par les Communautés européennes indique que, entre 1994 et 2005, plus de la moitié du soutien à la recherche et pour les études sur les aéronefs de 100 sièges et plus a été accordée à Airbus.[4954]

7.1594 Étant donné que le financement disponible était explicitement limité à l'industrie aéronautique civile française, nous constatons que les dons pour la R&DT des pouvoirs publics français contestés par les États-Unis sont spécifiques à Airbus et/ou à l'industrie aéronautique, au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

Dons des pouvoirs publics fédéraux allemands

7.1595 Les États-Unis allèguent que les dons des pouvoirs publics fédéraux allemands pour les projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus a participé au titre des programmes LuFo I, LuFo II et LuFo III sont spécifiques, au sens de l'article 2 de l'Accord SMC, parce qu'ils provenaient de budgets consacrés à l'industrie aéronautique civile et que la possibilité d'en bénéficier était explicitement limitée à cette industrie.[4955] Bien que les États-Unis n'aient pas indiqué un alinéa particulier de l'article 2 comme étant la base de leur allégation, nous croyons comprendre, d'après la nature des arguments qu'ils ont présentés, que leur allégation est fondée sur l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes ne contestent pas l'allégation des États-Unis.[4956]

7.1596 Après un examen attentif des éléments de preuve présentés par les États-Unis[4957], il est clair pour nous que les programmes LuFo sont limités au secteur aéronautique. En effet, dans leurs réponses aux questions du facilitateur, les Communautés européennes concèdent que le financement fédéral au titre des programmes LuFo a été accordé exclusivement au secteur aéronautique.[4958] Les prévisions budgétaires présentées par les États-Unis indiquent, en outre, que l'objectif de ces programmes est de soutenir la compétitivité de l'industrie de l'aviation en Allemagne.

7.1597 Par conséquent, nous ne doutons pas que les dons pour la R&DT en cause étaient explicitement limités au secteur aéronautique allemand. Nous estimons donc comme les États-Unis qu'ils sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

Dons pour la R&DT des pouvoirs publics infrafédéraux allemands

7.1598 Les États-Unis allèguent que les dons pour la R&DT reçus par Airbus des pouvoirs publics infrafédéraux allemands de Bavière, de Brême et de Hambourg sont spécifiques au sens de l'article 2

[4952] Sénat (session ordinaire de 2003-2004), Rapport général n° 73 de la 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 37, pièce US-337F. *Voir aussi* la pièce EC-208 (RCC).

[4953] Sénat (session ordinaire de 2003-2004), Rapport général n° 73 de la 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 37, pièce US-337F. *Voir aussi* la pièce EC-208 (RCC).

[4954] Pièce EC-209 (RCC). La note, à la page 2, indique que le nom "Airbus" inclut Aérospatiale, Aérospatiale-Matra, EADS Airbus et Airbus France.

[4955] États-Unis, PCE, paragraphes 665 et 666.

[4956] CE, réponse à la question n° 108 du Groupe spécial.

[4957] *Voir* les paragraphes 7.1457, 7.1458 et 7.1493 à 7.1495 ci-dessus.

[4958] CE, réponse à la question n° 173 du Groupe spécial posée par le facilitateur, pièce US-5 (RCC).

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

de l'Accord SMC parce qu'ils sont explicitement limités à Airbus et/ou à l'industrie aéronautique.[4959] Une fois de plus, les États-Unis n'ont pas indiqué un alinéa particulier de l'article 2 comme étant la base de leur allégation. Toutefois, nous croyons comprendre, d'après la nature des arguments qu'ils ont présentés, que leur allégation est fondée sur l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes ne contestent pas les allégations des États-Unis.[4960]

- Dons pour la R&DT des pouvoirs publics bavarois

7.1599 À l'appui de leur allégation de spécificité, les États-Unis ont présenté divers documents, y compris un extrait du site Web du Centre allemand aérospatial ("DLR") et un document du Parlement bavarois.[4961] L'extrait du site Web du DLR présente les objectifs et la teneur des dons en cause, ainsi que les candidats admissibles. Il indique que les pouvoirs publics bavarois ont mis à disposition 15 millions de DM à la fin de 1999 pour la recherche dans le domaine de l'aviation civile en Bavière, en coordination étroite avec le programme de recherche aéronautique des pouvoirs publics fédéraux. Le financement a été mis à la disposition des "entreprises de l'industrie de l'aviation bavaroise", y compris les universités bavaroises et les instituts de recherche non affiliés à des universités situés en Bavière. De même, le document du Parlement bavarois indique que les dons pour la R&DT ont été octroyés aux fins du développement de technologies aéronautiques et aérospatiales. À notre avis, il ressort clairement des éléments de preuve qui nous ont été présentés que les dons pour la R&DT en cause ont été accordés uniquement afin de financer les activités de recherche menées en Bavière au profit du secteur aéronautique. Nous estimons donc comme les États-Unis que les dons pour la R&DT étaient explicitement limités à "certaines entreprises" et sont donc spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

- Dons pour la R&DT des pouvoirs publics brêmois

7.1600 À l'appui de leur allégation de spécificité, les États-Unis ont présenté divers documents, y compris un extrait d'un mémorandum établi par le Parlement de la Ville et le Parlement de l'État de Brême[4962], un extrait du site en ligne de l'"Institut Fraunhofer de Brême pour la technologie de fabrication et la recherche appliquée sur les matériaux"[4963], et un communiqué de presse publié par un sénateur pour l'économie de la ville de Brême.[4964]

7.1601 L'extrait du mémorandum établi par le Parlement de la Ville et le Parlement de l'État de Brême indique que des fonds ont été alloués au projet de site de l'AMST afin d'encourager la recherche-développement et de renforcer la position de Brême en tant que site de construction aéronautique.[4965] Un autre document présenté par les États-Unis est un extrait du site Web de l'"Institut Fraunhofer de Brême pour la technologie de fabrication et la recherche appliquée sur les matériaux". Cet extrait indique que, dans le cadre de la réorganisation des constructeurs aéronautiques européens, l'AMST visait notamment à utiliser les connaissances scientifiques des institutions publiques concernant les matériaux et procédés disponibles à Brême pour l'usine d'Airbus, et à les développer davantage d'une manière ciblée pour les besoins de la construction aéronautique.[4966] Enfin, le communiqué de presse publié par le Sénateur pour l'économie de la ville de Brême indique que la construction aéronautique est traditionnellement l'une des industries clés de

[4959] États-Unis, PCE, paragraphes 670, 673 et 677.
[4960] CE, PCE, paragraphes 1259 à 1272; CE, réponse à la question n° 108 du Groupe spécial.
[4961] Pièces US-330 et US-331.
[4962] Pièce US-334.
[4963] Pièce US-336.
[4964] Pièce US-335.
[4965] La pièce US-334 mentionne des fonds pour la R&D d'un montant total de 24,2 millions d'euros.
[4966] Pièce US-336.

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

Brême et que, en accordant des fonds pour la mise en œuvre du projet de l'AMST, le Sénat espérait contribuer sensiblement à l'amélioration des résultats et de la compétitivité de l'usine d'Airbus à Brême. À notre avis, il est évident que les dons pour la R&DT en cause visaient à soutenir le secteur de la construction aéronautique à Brême qualifié d'"une des industries clés de Brême", et notamment l'usine d'Airbus à Brême.[4967] Nous estimons donc comme les États-Unis que les dons pour la R&DT étaient explicitement limités à "certaines entreprises" et sont donc spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

- Dons pour la R&DT des pouvoirs publics hambourgeois

7.1602 À l'appui de leur allégation, les États-Unis ont présenté divers documents, y compris un extrait du site Web du Centre allemand aérospatial ("DLR")[4968] et un document indiquant les projets auxquels Airbus a participé, les dates auxquelles ces projets ont commencé et pris fin, et des détails sur les versements aux entités Airbus pertinentes.[4969] L'extrait du site Web du DLR présente les objectifs et la teneur des dons en cause, ainsi que les candidats admissibles. Il indique explicitement que les projets de financement ciblés visent à encourager l'industrie aérospatiale hambourgeoise à redoubler d'efforts pour développer de nouvelles technologies, c'est-à-dire à renforcer la productivité technologique de l'industrie aérospatiale et du secteur de l'approvisionnement de Hambourg. Les entreprises établies à Hambourg qui opèrent dans l'industrie aérospatiale font partie des requérants admissibles, ainsi que les universités et les instituts de recherche. À notre avis, ces éléments de preuve confirment que les dons pour la R&DT en cause sont explicitement limités à l'industrie aérospatiale hambourgeoise. Nous estimons donc comme les États-Unis que les dons pour la R&DT étaient explicitement limités à "certaines entreprises" et sont donc spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

Prêts au titre du programme PTA espagnol

7.1603 Les États-Unis allèguent que les prêts reçus par Airbus au titre des deux phases du programme PTA sont spécifiques à Airbus et/ou à l'industrie aéronautique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. S'agissant du PTA I, les États-Unis font valoir que les pouvoirs publics ont explicitement limité la possibilité de bénéficier de ces fonds aux sociétés aéronautiques s'occupant de la construction, de la conception, de la fourniture et de la maintenance des aéronefs et de leurs parties, et aux sociétés de services d'ingénierie, aux instituts de recherche et aux universités mettant au point des technologies spécifiques ayant des applications dans l'aéronautique.[4970] Ils font valoir que des restrictions similaires ont été appliquées pour le PTA II.[4971] Bien que les États-Unis n'aient pas indiqué un alinéa particulier de l'article 2 comme étant la base de leur allégation, nous croyons comprendre, d'après la nature des arguments qu'ils ont présentés, que leur allégation est fondée sur l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

7.1604 À l'appui de leur allégation, et s'agissant du PTA I, les États-Unis ont présenté un document d'une page indiquant que les entreprises pouvant être admises à y participer étaient celles s'occupant de la construction, de la conception, de la fourniture et de la maintenance des aéronefs et de leurs parties, ainsi que les sociétés de services d'ingénierie, les instituts de recherche et les universités

[4967] Pièce US-335.
[4968] Pièce US-333.
[4969] Pièce US-332 (RCC).
[4970] États-Unis, PCE, paragraphe 691, *citant* PTA I, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Secretary of State for Industry, Plan I+D para el Sector Aeronáutico (non daté), page 13, pièce US-348.
[4971] États-Unis, PCE, paragraphe 691, *citant* European Commission, State Aid N 135/1999, Plan Tecnológico Aeronáutico II, Decision of 5 May 1999, SG(99) D/3208, pages 2 et 3, pièce US-346.

mettant au point des technologies spécifiques ayant des applications dans l'aéronautique.[4972] En outre, s'agissant du PTA II, les États-Unis ont présenté une lettre adressée par la Commission européenne au Ministère espagnol des relations extérieures, indiquant que ce programme visait essentiellement à soutenir la compétitivité de l'industrie aéronautique en Espagne et soulignant que la Commission n'avait aucune objection à l'encontre du programme proposé.[4973]

7.1605 Après un examen attentif des éléments de preuve présentés par les États-Unis, il est clair pour nous que le programme PTA est limité au secteur aéronautique. En fait, les Communautés européennes l'ont reconnu explicitement dans leur première communication écrite.[4974] Nous estimons donc comme les États-Unis que les prêts pour la R&DT en cause sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

Dons des pouvoirs publics britanniques au titre du programme CARAD

7.1606 Les États-Unis allèguent que les dons pour la R&DT dans le domaine de l'aéronautique civile que les pouvoirs publics britanniques ont accordés à Airbus sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'ils étaient limités aux entités effectuant des recherches dans le domaine des technologies aéronautiques.[4975] Bien que les États-Unis n'aient pas indiqué un alinéa particulier de l'article 2 comme étant la base de leur allégation, nous croyons comprendre, d'après la nature des arguments qu'ils ont présentés, que leur allégation est fondée sur l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes ne contestent pas l'allégation des États-Unis.[4976]

7.1607 À l'appui de leur allégation, les États-Unis ont présenté un extrait des "Directives budgétaires en matière d'innovation" à l'intention des responsables du programme CARAD, qui énoncent les procédures à suivre pour les projets visés par ce programme. Cet extrait indique que **[***]**.[4977] Nous sommes convaincus que cet élément de preuve confirme l'assertion non contestée des États-Unis selon laquelle les dons pour la R&DT en cause étaient limités aux entités effectuant des recherches dans le domaine des technologies aéronautiques. Nous estimons donc comme les États-Unis que les dons pour la R&DT étaient explicitement limités à "certaines entreprises", et sont donc spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

vi) Conclusion

7.1608 Sur la base de ce qui précède, nous constatons que les États-Unis ont établi que les mesures pour la R&DT suivantes constituaient des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC: les dons accordés à Airbus au titre des deuxième, troisième, quatrième, cinquième et sixième programmes-cadres communautaires; les prêts accordés à Airbus au titre du programme espagnol PROFIT; les dons accordés à Airbus par les pouvoirs publics français; les dons accordés à Airbus par les pouvoirs publics fédéraux allemands; les dons accordés à Airbus par certains pouvoirs publics infrafédéraux allemands; les prêts accordés à Airbus au titre du programme espagnol PTA; et les dons accordés à Airbus au titre du programme CARAD du Royaume-Uni.

7.1609 D'autre part, nous concluons que les États-Unis n'ont pas établi que les dons accordés à Airbus au titre du "Technology Programme" du Royaume-Uni constituaient des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et nous ne les examinerons pas plus avant dans le présent différend.

[4972] Pièce US-348.
[4973] Pièce US-346.
[4974] CE, PCE, paragraphe 1311.
[4975] États-Unis, PCE, paragraphe 691; pièce US-341 (RCC).
[4976] CE, réponse à la question n° 108 du Groupe spécial.
[4977] Pièce US-341 (RCC).

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

ANNEXES DE LA SECTION VII.E.10

ANNEXE I.1 – Deuxième programme-cadre

	Acronyme du projet	Titre du projet
1	EASN	Contribution to European Aero Supercomputing Network
2	CAPRI	Civil Aircraft Protection Against Ice (CAPRI)
3	SCIA	Helicopter Rotor/Fuselage Interactional Aerodynamics
4	ODT	Optical Data Transmission
5	ELFIN	Investigation of Laminar Flow Technology (ELFIN)
6	EUROVAL	Validation CFD Codes (EURAVAL)
7	IMAGES	Integrated Modular Avionics Software (IMAGES)
8	EUROMESH	Multi – Block Mesh Generation for CFD (EUROMESH)
9	FANSTIC	Future Technologies Impact on Cockpit (FANSTIC)
10	DUPRIN	Ducted Propfan Investigations (DUPRIN)
11	All Electric Aircraft	All Electric Aircraft Flight Control Actuation
12	GEMINI	Airframe / Propulsion Integration (GEMINI)
13	ACOUFAT	Acoustic Fatigue and Related Damage Tolerance
14	ODA	Optimum Design in Aerodynamics
15	Supersonic Flow	Investigation of Supersonic Flow Phenomena
16	*Néant*	Development of Improved Damage Tolerant Carbon Fibre-Matrix Composites
17	*Néant*	Development of Advanced Non Contact methods for Non Destructive Detection of Defects and Damage in Aeronautical Structures
18	*Néant*	Low Cost MMC Made by Spray Deposition
19	*Néant*	Development of Techniques for Polymeric Diaphragm Forming of Continuous Fibre Reinforced Thermoplastics
20	*Néant*	New Plating Techniques for Aluminium Alloys
21	*Néant*	Damage Tolerance and Fatigue Design Methodology for Primary Composite Structures
22	*Néant*	Post-Buckling Behaviour of CFC Structures
23	*Néant*	Application of Feature Based Modelling for Complex Product Design and Manufacture
24	ASANCA	Advanced Study for Active Noise Control in Aircraft

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

ANNEXE I.2 – Troisième programme-cadre

	Acronyme du projet	Titre du projet
1	ELFIN II	"Fibre-Reinforcement of Precision Cast Parts" ("FIBRECAST")
2	FEAST	Investigation of the aerodynamics and cooling of advanced engine turbine components
3	CRASHWORTHINESS	"Efficient Turbulence Models for Aeronautics" ("ETMA")
4	IMAGES 2000	"Development of a High Strength Aluminum-Lithium Alloy"
5	BRE2-0153	"Basic Research in Aircraft Interior Noise" ("BRAIN")
6	DUPRIN II	"Aeroacoustics Methods for Fan Noise Prediction and Control" ("FANPAC")
7	Composite Fuselage	"Electrically Powered Integrated Control (SMART) Actuators" ("EPICA")
8	BRE2-0565	Research on organic primer concepts for aluminium substrates
9	LARA	"New Techniques for Paint Removal"
10	BRE2-0160	Advanced civil core compressor aerodynamics
11	BRE2-0313	"Crashworthiness for Commercial Aircraft" ("CRASHWORTHINESS")
12	EPICA flight tests	Future laser atmospheric measurement equipment
13	EPICA	"Generic Approach for ATM Systems" ("GAAS")
14	LAGER I	"Development of a New Aluminium Alloy for use at 150º C"
15	BRE2-0227	"Simulation of Resin Transfer Moulding Process for Efficient Design and Manufacture of Composite Components 3
16	BRE2-0151	"New Techniques for Paint Removal"
17	PICANT	"Process/Integrated Cost Analysis Tool"
18	PROTAILTHERM	Property tailoring and net shape processing of structures from textile preforms with thermoplastic matrices
19	ECARP	"European Computational Aerodynamics Research Project" ("ECARP")
20	FANSTIC II	"Future ATM New Systems and Technologies Integration in Cockpits" ("FANSTIC II")
21	MOSAIC	Measurement of ozone on Airbus in-service aircraft
22	NOSOST	New optical sensors and optical signal transmissions
23	GEMINI II	"Basic Test Rig for a Generic Model for Wind Tunnel Test on Airframe Propulsion Integration with Emphasis on Advanced Propeller II" ("GEMINI II")
24	ASANCA II	Advanced study for active noise control in aircraft
25	GAAS	"Generic Approach for ATM Systems" ("GAAS")
26	VERSATILE	Vision enhancement for reliable and safe air transport in limiting environment

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

	Acronyme du projet	Titre du projet
27	SNAAP	Study of Noise and Aerodynamics of Advanced Propellers
28	NS Solvers	
29	FANPAC	Aeroacoustics Methods for Fan Noise Prediction and Control
30	AERONOX	The Impact Of Nox Emissions from Aircraft Upon the Atmosphere at Flight Altitude 8 – 15 km

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

ANNEXE I.3 – Quatrième programme-cadre

	Acronyme du projet	Titre du projet
1	ENHANCE	Enhanced aeronautical concurrent engineering (ENHANCE)
2	RAIN	Reduction of airframe and installation noise (RAIN)
3	HYLDA	Hybrid Laminar Flow Demonstration on Aircraft (HYLDA)
4	APRICOS	Advanced Primary Composites Structures (APRICOS)
5	SPIDERS	Specification Procedures for Industrial Distributed European Realisation of Systems (SPIDERS)
6	ENIFAIR	Engine integration on Future Transport Aircraft (ENIFAIR)
7	MDO	Multi-Disciplinary Design, Analysis and Optimisation of Aerospace Vehicles (MDO)
8	SMAAC	Structural Maintenance of Ageing Aircraft (SMAAC)
9	HYLTEC	Hybrid Laminar Flow Technology (HYLTEC)
10	MONITOR	Monitoring On-line Integrated Technologies for Operational Reliability (MONITOR)
11	CEDIX	To Establish Concurrent Engineering Based "Design for Integrated X-methodologies" for the preliminary and detailed design of aircraft sections (CEDIX)
12	BRPR-97-0551	Design of Human / Machine Interfaces and their Validation in Aeronautics
13	FLEXSHOP	Flexible Workshop for Airframe Assembly (FLEXSHOP)
14	CRASURV	Commercial Aircraft – Design for Crash Survivability (CRASURV)
15	DOCT	Development of Clean technologies for Aircraft Industry (DOCT)
16	CANDIA	Cost Reduction by Advanced non-Destructive Inspection of Aeronautical Structures (CANDIA)
17	MASSPS	Materials system for surface protection and sealing (MaSSPS)
18	3D-PTM	Assessment of Economic and Technical Advantages of 3-D Preform Transfer Moulding (3D-PTM)
19	AVTAC	Advanced Viscous Flow Simulation Tools for Complete Civil Transport Aircraft Design (AVTAC)
20	INDUCE	Advanced integrated NDT concepts for unified life-cycle (INDUCE)
21	EDAVCOS	Efficient Design and Verification of Composite Structures (EDAVCOS)
22	CATE	Composites and Advanced Aircraft Technologies Electromagnetic Protection (CATE)
23	ADPRIMAS	Advanced Concepts for Primary Metallic Aircraft Structures (ADPRIMAS)
24	ELGAR	European Landing Gear Advanced Research (ELGAR)
25	IAPPS	Integrated Automated Process Planning System (IAPPS)
26	EUROWAKE	Wake Vortex Formation of Transport Aircraft (EUROWAKE)

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

	Acronyme du projet	Titre du projet
27	EUROSUP	Reduction of Wave & Lift-Dependent Drag for Supersonic Transport Aircraft (EUROSUP)
28	REAL	Robust and Efficient Autopilot Control Laws Design (REAL)
29	EuroShock II	Drag Reduction by Shock and Boundary Layer Control (EuroShock II)
30	EUROTRANS	European Program for Transition Prediction (EUROTRANS)
31	FASTFLO	Fully Automatic System for Three-dimensional Flow Simulations (FASTFLO)
32	3FMS	Free Flight – Flight Management System (3FMS)
33	ADSTREFF	Targeted Research Action in Advanced Structural Efficiency
34	APIAN	Advanced Propulsion Integration Aerodynamics and Noise (APIAN)
35	ASSET	The Development of Advanced Surface Engineering Techniques for Future Aerospace Transmissions (ASSET)
36	AWARD	All Weather Arrival & Departure (AWARD)
37	BRPR-95-0095	Control of Gas Phase and Condensed Matter Temperature in Industrial Processes
38	BRPR-95-0105	Development of Elevated Temperature Aluminium Alloys
39	BRPR-98-5050	Thematic Network Wake Vortex
40	CREEPAL	Long term creep and thermal-mechanical cycling behaviour of aluminium alloys (CREEPAL)
41	DMU-ES	Digital Mock-up Ergonomic Simulation (DMU-ES)
42	DMU-MM	Digital Mock-up Modelling Methodologies and Tools for Product Conception and Downstream Processes (DMU-MM)
43	DMU-VI	Digital Mock-up Visualisation in Product Conception and Downstream Processes (DMU-VI)
44	DRAGNET	European drag reduction network (DRAGNET)
45	DUCAT	Basic research on duct acoustics and radiation (DUCAT)
46	DYNASAFE	Development of Composite Aircraft Passenger Seats with 3-Point Shoulder Harnesses to Provide Enhanced Protection (DYNASAFE)
47	ELISA	Electrical innovative surface actuation (ELISA)
48	ENSPED	European Network of Surface and Prestress Engineering and Design (ENSPED)
49	EUROPIV	Cooperative Action to Apply PArticle Image Velocimetry to Problems of Industrial Interest (EUROPIV)
50	EXT-HAZ	Improved methodological and technical approach to external hazards safety issues in the aerospace industry (EXT-HAZ)
51	FLITE	Forum for large improvement of air traffic in Europe (FLITE)
52	ISAWARE	Increasing Safety through collision Avoidance WARning intEgration (ISAWARE)
53	LABWELD	Laser beam welding in the transportation industries (LABWELD)

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

	Acronyme du projet	Titre du projet
54	NAWM	Novel Aluminium Welding Methods (NAWM)
55	NEVADA	Open Integrated Avionics for European Air Transport Aircraft (NEVADA)
56	PERFECT	Process Efficient Regulation for Economical Composites Technologies (PERFECT)
57	PIVNET	PivNet – A European collaboration on development and application of PArticle Image Velocimetry between industry, research organizations and universities
58	PRECIMOULD	High Precision Composites Moulding prediction of Distortion Using Analytical Methods (PRECIMOULD)
59	PROFOCE	Product Focused Concurrent Engineering
60	RANNTAC	Reduction of aircraft noise by nacelle treatment and active control (RANNTAC)
61	RESOUND	Reduction of engine source noise through understanding and novel design (RESOUND)
62	SAMBA	Smart actuator and modular braking applications (SAMBA)
63	TRA3	Targeted research action in aerospace aerodynamics (TRA3)
64	UNSI	Unsteady Viscous Flow in the Context of Fluid Structure Interaction (UNSI)
65	X-NOISE	Aircraft external noise thematic network (X-NOISE)
66	AIRDATA	Aircraft Drag and Thrust Analysis
67	AERONET	The European Aeroemissions Network
68	AEROJET II	Prototyping a Non-Intrusive Exhaust Gas Measurement System for Gas Turbines
69	AEROPROFILE	Profiling spectrometry to simultaneously investigate the spatial distribution of temperature and chemical species in aircraft exhausts
70	AFMS	Advanced Flight Management System
71	VINTHEC	Visual Interactive and Human Effectiveness in the Cockpit
72	*Néant*	Investigation of the Viability of MEMS Technology for Boundary Layer Control on Aircraft
73	DAMASCOS	Damage Assessment in Smart Composite Materials
74	HICAS	High velocity impact of composite aircraft structures
75	WAVENC	Wake vortex evolution in far-wake region & wake vortex encounter
76	*Néant*	Non-Intrusive Measurements of Aircraft Engine Emissions

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

ANNEXE I.4 – Cinquième programme-cadre

	Acronyme du projet	Titre du projet
1	AWIATOR	Aircraft Wing Advanced Technology Operations
2	TANGO	Technology Application to the Near Term Business Goals and Objectives of the Aerospace Industry
3	FACE	Friendly Aircraft Cabin Environment
4	C-WAKE	Wake Vortex Characterization and Control
5	IARCAS	Improve And Assess Repair Capability Of Aircraft Structures
6	HIRETT	High Reynolds Number Tools And Techniques For Civil Transport Aircraft Design
7	VELA	Very Efficient Large Aircraft
8	WAFS	Welding Of Airframes By Friction Stir
9	LiSA	Light-Weight Low-Cost Surface Protection For Advanced Aircraft Structures
10	NEFA	New Empennage for Aircraft
11	INCA	Improved Nde Concepts For Innovative Aircraft Structures And Efficient Operational Maintenance
12	EUROLIFT	European High Lift Programme
13	ALTTA	Application Of Hybrid Laminar Flow Technology On Transport Aircraft
14	INDeT	Integration of Non Destructive Testing
15	ADFAST	Automation for Drilling, Fastening, Assembly, Systems Integration, and Tooling
16	ROSAS	Research On Silent Aircraft Concepts
17	M-DAW	Modelling and Design of Advanced Wing tip devices
18	EECS	Efficient And Economic Cabling System
19	TAURUS	Technology Development For Aeroelastic Simulations On Unstructured Grids
20	FALCOM	Failure, Performance And Processing Prediction For Enhanced Design With Non-Crimp Fabric Composites
21	AEROSHAPE	Multi Point Aerodynamic Shape Optimisation
22	AGEFORM	Ageformable panels for commercial aircraft
23	HELIX	Innovative Aerodynamic High Lift Concepts
24	BOJCAS	Bolted Joints in Composite Aircraft Structures
25	3AS	Active Aeroelastic Aircraft Structure
26	ADAMS 2	Human Centred Operations In Aircraft Dispatch And Maintenance
27	ADMIRE	Advanced Design concepts and Maintenance by Integrated Risk Evaluation for aerostructures
28	AERO2K	Global aircraft emissions data project for climate impacts evaluation

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

	Acronyme du projet	Titre du projet
29	AEROMEMS II	Advanced Aerodynamic Flow Control Using MEMS
30	AERONET II	Aircraft Emissions and Reduction Technologies
31	AFAS	Aircraft In The Future Air Traffic Management System
32	ASICA	Air Management Simulation For Aircraft Cabins
33	ASL	Aircraft Service Logistics
34	Cabinair	Improving Air Quality In Aircraft Cabins Using 'Measurements In The Sky' And Innovative Designs And Technologies
35	COCOPAN	Advanced Digital Network For New Cockpit Overhead Panel
36	CRAHVI	Crashworthiness Of Aircraft For High Velocity Impact
37	CRYOPLANE	Liquid Hydrogen Fuelled Aircraft – System Analysis
38	EEFAE	Efficient And Environmentally Friendly Aircraft Engine
39	EM-HAZ	Methods and Technologies for Aircraft Safety and Protection Electromagnetic Hazards
40	EPISTLE	European Project for Improvement of Supersonic Transport Low Speed Efficiency
41	ESACS	Enhanced Safety Assessment For Complex Systems
42	EUROPIV 2	A Joint Program To Improve Piv Performance For Industry And Research
43	FIREDETEX	New Fire/Smoke Detection And Fire Extinguishing Systems For Aircraft Applications
44	FLOMANIA	Flow Physics Modelling-An Integrated Approach
45	GIFT	Gnss – Inertial Future Landing Techniques
46	HORTIA	Heat And Oxidization Resistant Titanium Alloys Applications
47	IDA	Investigation On Damage Tolerance Behaviour Of Aluminium Alloys
48	IMCAD	Improving The Cockpit Application Development Process
49	INTENT	The Transition towards Global Air and Ground Collaboration in Traffic Separation Assurance
50	ISAWARE II	Increasing safety by enhancing crew situation AWAREness
51	I-WAKE	Instrumentation Systems For On-Board Wake-Vortex And Other Hazards Detection Warning And Avoidance
52	LOADNET	Low Cost Optical Avionics Data Networks
53	NATACHA	Network Architecture And Technologies For Airborne Communication Of Internet High Bandwidth Application
54	NEPAIR	Development Of The Technical Basis For A New Emissions Parameter Covering The Whole Aircraft Operation
55	NEWSCREEN	Three Large Displays Cockpit Approach-New Screen
56	PAMELA	Prospective Analysis For Modular Electronic Integration In Airborne Systems

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

	Acronyme du projet	Titre du projet
57	PIVNET2	A European Collaboration On Development, Quality Assessment, And Standardization Of Particle Image Velocimetry For Industrial Applications
58	POA	Power Optimised Aircraft
59	SAFE SOUND	Safety Improvement By Means Of Sound
60	SILENCE(R)	Significantly Lower Community Exposure To Aircraft Noise
61	SOBER	Sonic Boom European Research Programme: Numerical and Laboratory-Scale Experimental Simulation
62	S-Wake	Assessment Of Wake Vortex Safety
63	VICTORIA	Validation Platform For Integration Of Standardised Components, Technologies, And Tools In An Open, Modular And Improved Aircraft Electronic System
64	KATnet	Key Aerodynamic Technologies For Aircraft Performance Improvement
65	SmartFuel	Third Generation Digital Fluid Management System
66	WakeNet2-Europe	A European Thematic Network for Aircraft Wake Turbulence
67	X^2-NOISE	AIRCRAFT EXTERNAL NOISE NETWORK, PHASE II
68	AEROFIL	New Concept of High-Pressure Hydraulic Filter for Aeronautics Preserving Environment
69	FUBACOMP	Full-Barrel Composite Fuselage
70	HEACE	Health Effects in the Aircraft Cabin Environment
71	HiAER	High-Level Modelling of High-Lift Aerodynamics
72	MA-AFAS	More Autonomous Aircraft in the Future Air-Traffic Management System
73	MOB	A Computational Design Engine Incorporating Multi-Disciplinary Design and Optimisation for Blended Wing-Body Configuration
74	VINTHEC II	Visual Interaction and Human Effectiveness in the Cockpit, Part II

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

ANNEXE I.5 – Sixième programme-cadre

	Acronyme du projet	Titre du projet
1	ALCAS	Advanced Low Cost Aircraft Structures
2	CELINA	Fuel Cell Application in a New Configured Aircraft
3	COMPACT	A Concurrent Approach to Manufacturing Induced Part Distortion in Aerospace Components
4	DIALFAST	Development of Innovative and Advanced Laminates for Future Aircraft Structure
5	DINAMIT	Development and innovation for Advanced Manufacturing of Thermoplastics
6	ECOSHAPE	Economic Advanced Shaping Processes for Integral Structures
7	EUROLIFT II	European High Lift Programme II
8	FLIRET	Flight Reynolds Number Testing
9	ISAAC	Improvement of Safety Activities on Aeronautical Complex Systems
10	MUSCA	Non-linear static MUltiSCAle analysis of large aero-structures
11	NACRE	New Aircraft Concepts REsearch
12	REMFI	Rear Fuselage and Empennage Flow Investigation
13	SMIST	Structural Monitoring with Advanced Integrated Sensor Technologies
14	TATEM	Technologies and Techniques for New Maintenance Concepts
15	VIVACE	Value improvement through a Virtual Aeronautical Collaborative Enterprise
16	WEL-AIR	Development of Short Distance WELding Concepts for AIRframes
17	TELFONA	Testing for Laminar Flow on New Aircraft
18	AEROMAG	Aeronautical Application of Wrought Magnesium
19	AERONET III	Aircraft Emissions and Reduction Technologies
20	ANASTASIA	Airborne New and Advanced Satellite techniques & Technologies in A System Integrated Approach
21	FLYSAFE	Airborne Integrated Systems for Safety improvement, Flight Hazard Protection and All Weather Operations
22	MESSIAEN	Methods for the Efficient Simulation of Aircraft Engine Noise
23	OPTIMAL	Optimized Procedures and Techniques for IMprovement of Approach and Landing
24	PIBRAC	PIezo BRake ACtuator
25	SAFEE	Security of Aircraft in the Future European Environment
26	SIRENA	External EMC simulation for radio electric systems, in the close environment of the aircraft
27	SUPERTRAC	SUPERsonic TRAnsition Control
28	VITAL	EnVIronmenTALly Friendly Aero Engine

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

	Acronyme du projet	Titre du projet
29	WALLTURB	A European Synergy for the assessment of wall turbulence
30	DATON	Innovative Fatigue and Damage Tolerance Methods for the Application of New Structural Concepts
31	FAR-Wake	Fundamental Research on Aircraft Wake Phenomena
32	ICE	Ideal Cabin Environment
33	LIGHTNING	Lightning protection for structures and systems on aircraft utilising lightweight composites
34	TURNEX	Turbomachinery Noise Radiation through the Engine Exhaust
35	ADLAND	Adaptive Landing Gears for Improved Impact Absorption
36	ARTIMA	Aircraft Reliability Through Intelligent Materials Application
37	ATENAA	Advanced Technologies for Networking in Avionic Applications
38	B-VHF	Broadband VHF Aeronautical Communications System Based On MC-CDMA (B-VHF)
39	DEEPWELD	Detailed multi-physics modelling of friction stir welding
40	DESIDER	Detached Eddy Simulation for Industrial Aerodynamics
41	EMMA	European airport Movement Management by A-smgcs
42	HILAS	Human integration into the life-cycle of aviation systems
43	HISAC	Environmentally friendly high speed aircraft
44	IFATS	Innovative Future Air Transport System
45	IPAS	Installed Performance of Antennas on AeroStructures
46	iTOOL	Integrated tool for simulation of textile composites
47	MESEMA	Magnetoelastic Energy Systems for Even More Electric Aircraft
48	MOWGLY	Mobile Wideband Global Link System
49	RETINA	Reliable, tuneable and inexpensive antennas by collective fabrication processes
50	UFAST	Unsteady effects in shock wave induced separation
51	SEFA	Sound Engineering For Aircraft
52	WISE	Integrated wireless sensing
53	ASAS-TN2	ASAS Thematic Network 2
54	C-ATM (PHASE 1)	Co-operative air traffic Management – Phase 1

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

F. EFFETS DÉFAVORABLES

1. Aperçu général des arguments des parties

7.1610 Les États-Unis allèguent que les subventions accordées à Airbus causent des effets défavorables pour leurs intérêts au sens de l'article 5 a) et c) de l'Accord SMC. Plus spécifiquement, ils affirment qu'en recourant à ces subventions, les Communautés européennes, la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni causent ou menacent de causer: i) un "dommage" à la branche de production de LCA des États-Unis; et ii) un "préjudice grave" aux intérêts des États-Unis dans la mesure où les subventions a) ont pour effet de détourner les importations de LCA des États-Unis du marché communautaire ou d'entraver ces importations, b) ont pour effet de détourner du marché de pays tiers les exportations de LCA des États-Unis ou d'entraver ces exportations, et c) se traduisent par une sous-cotation notable du prix des LCA des CE par rapport au prix des LCA des États-Unis sur le même marché, et ont pour effet d'empêcher des hausses de prix ou de déprimer les prix et de faire perdre des ventes sur le même marché dans une mesure notable, au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC.

7.1611 Les États-Unis font valoir qu'il y a un produit subventionné unique des CE et un produit similaire concurrent unique des États-Unis, qu'ils identifient comme étant les aéronefs civils gros porteurs construits par Airbus et Boeing respectivement, et affirment que les données pour la période de 2001 à 2005 démontrent que les effets défavorables allégués existaient au moment de l'établissement du présent Groupe spécial en 2005. Les États-Unis reconnaissent que le Groupe spécial peut prendre en considération des renseignements concernant une période postérieure à son établissement en 2005, mais soutiennent que la détermination de l'existence d'effets défavorables devrait être faite à la date de son établissement.

7.1612 Les États-Unis allèguent que les subventions accordées à Airbus sont élevées, tout en soutenant qu'ils ne sont pas obligés au titre de l'Accord SMC de quantifier l'importance de ces subventions afin d'établir le bien-fondé de leurs allégations. Ils affirment que l'AL/FEM était d'une importance suffisante pour fausser le marché des LCA en permettant à Airbus de lancer des aéronefs à des moments et à un rythme auxquels il lui aurait été impossible de le faire sans elle, et qu'elle a donné à Airbus une souplesse financière qui lui a permis de fixer des prix agressifs pour conquérir une part de marché. Les États-Unis affirment que les autres subventions en cause viennent renforcer l'effet de l'AL/FEM avec lequel elles ont un effet cumulatif, et qu'elles devraient par conséquent être examinées en même temps que l'AL/FEM par le Groupe spécial lors de son évaluation des effets défavorables.

7.1613 Les États-Unis soutiennent que, grâce aux subventions qui lui ont été accordées, Airbus a été en mesure de lancer des modèles successifs de LCA, qu'elle a vendus et continue de vendre à des prix qui déprime les prix et empêchent des hausses de prix des aéronefs concurrents de Boeing dans une mesure notable. Ils affirment que la part du marché mondial détenue par Airbus a progressé de 2001 à 2005, dépassant celle de Boeing. Les États-Unis présentent des éléments de preuve concernant les ventes et les résultats d'exploitation de Boeing, ainsi que les volumes et les prix des importations de LCA subventionnés et les prix aux États-Unis des LCA de Boeing, qui, selon eux, démontrent que les importations de LCA d'Airbus subventionnés sur le marché des États-Unis causent ou menacent de causer un dommage important à la branche de production des LCA des États-Unis. Ils présentent également des éléments de preuve et des arguments concernant l'évolution des parts du marché communautaire et des marchés de pays tiers détenues par Boeing et Airbus, des renseignements sur les prix mondiaux des LCA de Boeing et des renseignements concernant des ventes à des clients particuliers, à l'appui de leurs allégations de préjudice grave.

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

7.1614 Les Communautés européennes contestent chacune des allégations d'effets défavorables des États-Unis et présentent une série d'arguments à l'appui de leur position. Premièrement, elles soutiennent qu'il existe de multiples familles de LCA d'Airbus qui, selon les allégations, sont subventionnés, et font valoir que le Groupe spécial devrait rejeter le point de vue des États-Unis selon lequel il existe un produit subventionné unique et constater au contraire qu'il existe quatre produits dont il est allégué qu'ils sont subventionnés, dont trois seulement sont en concurrence avec trois produits similaires des États-Unis sur des marchés distincts, définis en fonction de leur capacité en sièges. Les Communautés européennes font valoir qu'un LCA d'Airbus, l'A380, et un LCA de Boeing, le 747, n'ont pas de concurrents et que, par conséquent, il ne peut pas y avoir d'effets défavorables causés par les subventions accordées à l'A380 ni d'effets défavorables pour les intérêts des États-Unis en ce qui concerne le Boeing 747.

7.1615 Les Communautés européennes font valoir que la période appropriée pour évaluer les effets défavorables actuels va de 2004 à 2006 et que le Groupe spécial ne devrait pas tenir compte des données concernant la période de 2001 à 2003, parce que ces renseignements sont trop vieux pour être pertinents pour une détermination de l'existence d'effets défavorables actuels. En outre, les Communautés européennes estiment que les données concernant la période de 2001 à 2003 ne sont pas représentatives des "conditions de concurrence normales" et rendent compte des effets des événements du 11 septembre 2001, dont elles allèguent qu'ils constituent un cas de force majeure au sens de l'article 6.7 c) de l'Accord SMC, ce qui fait que la période de 2001 à 2003 n'est pas fiable comme point de départ d'un examen des effets défavorables.

7.1616 Les Communautés européennes affirment que l'importance des subventions accordées à l'une quelconque des "familles" de LCA d'Airbus est négligeable et devrait être considérée comme *de minimis* d'un point de vue juridique. À l'appui de leur position, elles présentent un calcul du montant *ad valorem* des subventions au titre de la R&DT et de l'AL/FEM qui sont, selon les allégations, accordées pour certaines familles de LCA d'Airbus. Les Communautés européennes affirment qu'elles fondent ce calcul sur la réglementation des États-Unis régissant la méthode de calcul du montant des subventions dans les enquêtes en matière de droits compensateurs. Sur cette base, elles calculent le montant des subventions alléguées au titre de la R&DT et de l'AL/FEM liées à chacune des familles de LCA d'Airbus, imputent ces montants dans le temps et sur les commandes des LCA d'Airbus considérés, et concluent que l'importance totale de ces subventions est faible et dans certains cas *de minimis*. De l'avis des Communautés européennes, il est inconcevable que des subventions d'une aussi faible importance puissent causer des effets défavorables. Les Communautés européennes reconnaissent que la quantification précise des subventions n'est pas strictement nécessaire dans un différend concernant les effets défavorables, mais font valoir que leurs calculs démontrent que les subventions au titre de la R&DT et de l'AL/FEM pour les familles de LCA A320, A330 et A340 ont une importance *de minimis*, et qu'il faudrait donc accorder un poids significatif à ces calculs qui devraient amener le Groupe spécial à rejeter les allégations d'effets défavorables des États-Unis.

7.1617 Les Communautés européennes soutiennent également que la nature des subventions en cause n'étaye pas les allégations d'effets défavorables des États-Unis, en se concentrant là encore sur le financement de la R&DT et sur l'AL/FEM. En ce qui concerne cette dernière, les Communautés européennes soutiennent que les effets bénéfiques ont été surtout ressentis il y a des décennies, et ne sont donc pas susceptibles de créer des effets défavorables actuels. Elles affirment que l'AL/FEM est un financement de projet spécifique à un produit qui ne finance pas les coûts de production mais transfère simplement une partie du risque associé au programme de développement d'un aéronef. Cependant, de l'avis des Communautés européennes, étant donné qu'Airbus supporte l'essentiel de ce risque, un tel financement n'aboutit pas au lancement d'aéronefs qui ne seraient pas sinon commercialement viables. En ce qui concerne les mesures de soutien à la R&DT, les Communautés européennes soutiennent que les États-Unis ne fournissent pas d'éléments de preuve ni d'explications

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

concernant la manière dont elles causent des effets défavorables, et par conséquent ne s'acquittent pas de la charge de la preuve qui leur incombe à cet égard.

7.1618 Les Communautés européennes présentent des éléments de preuve et des arguments concernant les effets défavorables allégués propres à chacune des familles de LCA d'Airbus dont il est allégué qu'elles sont subventionnées – la famille A380, la famille A320, la famille A330 et la famille A340, y compris leurs modèles dérivés respectifs. En ce qui concerne l'A380, les Communautés européennes affirment qu'il n'y a pas de concurrence entre cet aéronef et le Boeing 747, que le fait que Boeing n'a pas lancé d'aéronef concurrent sur le marché des aéronefs de plus de 500 sièges ne constitue pas un préjudice grave actuel dû à des pertes de ventes et que l'A380 n'a pas causé d'empêchement notable de hausses des prix ou de dépression notable des prix du Boeing 747. En ce qui concerne chacune des autres familles de LCA d'Airbus, les Communautés européennes font valoir que, à la lumière des conditions de concurrence sur chacun des marchés visés, et compte tenu de leur nature, de leur âge et de leur importance, les subventions en question ne causent aucun des effets défavorables allégués par les États-Unis. Elles font valoir que la situation financière et les résultats d'exploitation de Boeing en 2006, y compris le grand nombre de commandes en attente devant être livrées ultérieurement, démontrent qu'il n'y a pas d'effets défavorables actuels. Les Communautés européennes soutiennent également qu'il n'y a pas de dommage, ni de menace de dommage, pour Boeing compte tenu de ses excellents résultats en 2006, et que de toute manière, les États-Unis n'ont pas démontré que le recours aux subventions en question avait causé un quelconque dommage à Boeing.

2. Contexte

7.1619 Avant de commencer notre analyse des arguments des parties, nous jugeons utile de décrire brièvement le développement d'Airbus et la branche de production des LCA. Nous soulignons que cette description générale n'a pas pour but de se substituer à quelque égard que ce soit à notre examen plus détaillé des éléments de preuve et à nos constatations figurant ailleurs dans le présent rapport. Il s'agit simplement d'une introduction à l'intention du lecteur.

7.1620 Au milieu des années 1960, il y avait trois constructeurs de LCA aux États-Unis: Lockheed, McDonnell Douglas et Boeing. Ces trois constructeurs produisaient la grande majorité de tous les LCA vendus sur le marché mondial.[4978] Lockheed a abandonné la production de LCA en 1985, tandis que McDonnell Douglas a abandonné la production de LCA en tant que constructeur indépendant en fusionnant avec Boeing en 1997. Pendant ce temps, comme nous le décrivons ci-dessous, Airbus est entré sur le marché, livrant son premier aéronef en 1974. Il y a donc aujourd'hui deux participants dans la branche de production des LCA, Airbus et Boeing.

7.1621 Airbus était au départ un consortium d'entreprises distinctes installées en France, en Allemagne et en Espagne, établi officiellement en 1970 après des discussions entre la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni. British Aerospace, entreprise du Royaume-Uni a rejoint le consortium en 1979. En 2001, la structure d'Airbus a été fondamentalement modifiée, avec la création de l'European Aeronautic Defence and Space Company ("EADS") en 2000 suite à la fusion des entreprises du consortium situées en France, en Allemagne et en Espagne. Entre 2001 et 2004, les

[4978] Des LCA continuent d'être produits en Russie, mais la difficulté que les producteurs russes ont à obtenir un financement pour le développement de LCA répondant aux normes internationales de certification de la navigabilité les empêche de concurrencer sérieusement Boeing et Airbus pour la vente de LCA hors de l'ancien bloc soviétique. *Voir* US – International Trade Commission, *The Changing Structure of the Global Large Civil Aircraft Industry and Market*, Inv. No, 332-384 (novembre 1998), chapitre 4, pièce US-374.

activités relatives aux LCA des quatre partenaires du consortium ont été confiées à des filiales sous le contrôle d'une société intégrée unique, Airbus SAS.[4979]

7.1622 Airbus a lancé son premier LCA, l'A300, et sa version modifiée, l'A310, en 1969 et 1978, et ces aéronefs ont été mis en service en 1974 et en 1985, respectivement. Airbus a cessé de produire ces aéronefs en juillet 2007. Le LCA suivant d'Airbus, l'A320, a été lancé en 1984 et mis en service en 1988. Trois variantes, l'A321, l'A319 et l'A318, ont par la suite été lancées en 1989, 1993 et 1999 et mises en service en 1994, 1996 et 2003, respectivement. Entre le lancement de l'A320 et de sa première variante l'A321, l'Airbus a lancé l'A330 et l'A340 en 1987. Ces deux aéronefs ont été mis en service en 1993, l'A340 d'abord, suivi plus tard dans l'année par l'A330. Des dérivés de ces modèles, l'A330-200 et les A340-500 et 600, ont été lancés en 1995 et 1997 et mis en service en 1998 et 2002, respectivement. Le lancement suivant a été celui de l'A380 en 2000, qui a été mis en service en 2007. Enfin, en 2006, Airbus a lancé l'A350XWB, qui devrait être mis en service vers le milieu de 2013.

7.1623 La branche de production des LCA se caractérise, entre autres, par des coûts de démarrage importants pour le développement de chaque nouveau modèle de LCA, qui sont investis longtemps avant que de quelconques recettes soient générées par le produit qui en résulte. Les effets d'apprentissage, tant pour ce qui est du développement que de la production, sont importants. Les LCA sont achetés principalement par des compagnies aériennes, soit directement, soit par l'intermédiaire de sociétés de location dont les activités sont sensibles aux événements extérieurs, si bien que lorsqu'une récession frappe le secteur du transport aérien, la branche de production des LCA est également touchée. La longueur du délai de production des LCA signifie que cette branche de production ne peut pas réagir rapidement face à l'évolution de la demande des compagnies aériennes. Les constructeurs de LCA doivent donc planifier à long terme pour tenter de satisfaire un marché sur lequel des changements sont probables mais imprévisibles. La branche de production des LCA, comme le secteur du transport aérien pour lequel elle travaille, est mondiale. Le prix des LCA est fixé en dollars EU et les fluctuations des taux de change peuvent donc avoir un effet important à la fois sur les constructeurs et sur les clients.

3. Ordre d'analyse

7.1624 S'agissant de l'examen des allégations d'effets défavorables formulées par les États-Unis, nous estimons qu'il serait utile de régler deux questions liminaires fondamentales avant d'évaluer ces allégations quant au fond. La première question a trait à l'identification du "produit subventionné" pertinent et du "produit similaire" pertinent dans le présent différend. La deuxième question concerne la période appropriée sur laquelle doit porter notre examen des effets défavorables allégués, c'est-à-dire la "période de référence" appropriée pour évaluer les éléments de dommage et de préjudice grave. Après avoir résolu ces deux questions liminaires, nous évaluerons le bien-fondé des allégations d'effets défavorables formulées par les États-Unis, en décrivant d'abord, à titre de contexte, les conditions générales de concurrence dans la branche de production des LCA, avant d'examiner les arguments et éléments de preuve présentés concernant les diverses formes d'effets défavorables allégués et le lien de causalité.

[4979] Ce contexte et son évolution sont décrits plus en détail à la section VII.E.1 du présent rapport.

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

4. Produit subventionné et "produit similaire"

a) Arguments des Parties

i) États-Unis

7.1625 Les États-Unis affirment que le produit subventionné pertinent dans le présent différend est la famille des aéronefs civils gros porteurs d'Airbus et que le "produit similaire" correspondant est la famille des aéronefs civils gros porteurs de Boeing.

7.1626 Les États-Unis font valoir que, depuis sa création, Airbus a eu pour stratégie de développer une famille de LCA en vue de faire concurrence aux producteurs de LCA des États-Unis et a utilisé, entre autres, les subventions en cause dans le présent différend à l'appui de cette stratégie.[4980] Ils soutiennent que la plupart des clients ont besoin d'une gamme d'aéronefs susceptibles d'être exploités efficacement sur des routes diverses et que la plupart d'entre eux estiment qu'exploiter des flottes composées de LCA provenant d'un même fournisseur produit des gains d'efficacité et d'autres avantages.[4981] Par conséquent, de l'avis des États-Unis, Airbus s'est concentrée sur le développement d'une famille intégrée d'aéronefs ayant un degré élevé de communité pour ce qui est des aspects liés à l'exploitation tels que la formation des pilotes et du personnel de cabine, la maintenance et les pièces détachées.[4982] Produire une famille complète de LCA permet également à Airbus d'améliorer l'efficacité de la production. Augmenter la production d'un type d'aéronefs permet de réduire le coût marginal de production de types d'aéronefs apparentés, et le développement d'un nouvel aéronef favorise également le développement des installations et technologies de production pour toute sa famille de LCA.[4983] Les États-Unis font aussi valoir qu'Airbus gère ses activités de production des LCA par famille d'aéronefs, si bien que la production et les ventes d'un type de LCA favorisent le développement d'un autre type de LCA.[4984]

7.1627 Les États-Unis font donc valoir que puisque des subventions sont accordées à Airbus pour le développement d'une famille de LCA, et puisque les subventions accordées pour le développement de chaque grand modèle de LCA d'Airbus apportent des avantages à la production et à la commercialisation de toute la famille des LCA d'Airbus, le "produit subventionné" est la famille des LCA d'Airbus dans son ensemble.[4985]

7.1628 Les États-Unis soutiennent aussi que, même s'il était utile ou raisonnable de diviser le marché des LCA en un certain nombre de sous-marchés, comme l'allèguent les Communautés européennes, ces dernières ne montrent pas pourquoi les effets des subventions sont limités à la concurrence sur chacun des marchés de LCA spécifiques qu'elles ont identifiés.[4986] Les États-Unis font valoir qu'il

[4980] États-Unis, PCE, paragraphes 718 et 719.

[4981] Les États-Unis font observer que, d'après les Communautés européennes, le fait que McDonnell Douglas n'a pas continué à proposer une famille complète d'aéronefs constituait une raison clé de son abandon du marché des LCA. Commission Decision 97/816/CE, O.J. 1997 L336, page 16 (ci-après *CE, Analyse de la fusion*), paragraphe 59, pièce US-375; *voir aussi* Thomas L. Boeder & Gary J. Dorman, *The Boeing/McDonnell Douglas Merger: The Economics, Antitrust Law, and Politics of the Aerospace Industry*, Antitrust Bulletin (printemps 2000), pages 119, 137 et 138 (ci-après "Boeder & Dorman"), pièce US-373.

[4982] États-Unis, réponse à la question n° 39 du Groupe spécial, paragraphes 229 et 230, pièces US-448 et 499.

[4983] États-Unis, PCE, paragraphe 722, États-Unis, réponse à la question n° 39 du Groupe spécial, paragraphe 231, pièce US-379, *voir* États-Unis, réponses aux questions n° 40 et 41 du Groupe spécial, paragraphes 241 et 243, respectivement.

[4984] États-Unis, PCE, paragraphe 723.

[4985] États-Unis, PCE, paragraphe 724.

[4986] États-Unis, DCE, paragraphes 629 à 631.

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

n'existe pas de lignes de démarcation claire entre les catégories proposées par les Communautés européennes, et estiment que ces catégories sont fondées arbitrairement sur une capacité en sièges et une configuration par classe types qui peuvent ou non correspondre à la manière dont les compagnies aériennes configurent effectivement la cabine de leurs LCA. Ils affirment aussi qu'Airbus elle-même ne respecte pas la segmentation du marché préconisée par les Communautés européennes dans le présent différend et que, de toute manière, il existe une concurrence pour des ventes d'aéronefs qui n'appartiennent pas au même segment du marché. Enfin, les États-Unis font observer que les différences entre les aéronefs sur le plan de la capacité en sièges et d'autres caractéristiques sont couramment "monétisées" pour comparer les valeurs de différents LCA et que les acheteurs feront des compromis entre le prix d'achat et la capacité en sièges sur la base de l'efficacité de l'exploitation et du coût d'exploitation par siège, un aspect de la concurrence dont l'analyse des Communautés européennes ne tient pas compte.[4987]

7.1629 Les États-Unis affirment que, puisqu'ils ont identifié le produit subventionné comme étant la famille des LCA d'Airbus tout entière, le "produit similaire" correspondant est la famille des LCA de Boeing tout entière.[4988] Ils font observer que l'Accord SMC définit le "produit similaire" comme s'entendant:

> "d'un produit identique, c'est-à-dire semblable à tous égards au produit considéré, ou, en l'absence d'un tel produit, d'un autre produit qui, bien qu'il ne soit pas semblable à tous égards, présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du produit considéré".[4989]

Les États-Unis affirment qu'il n'existe pas de produit qui soit identique à la famille des LCA d'Airbus "à tous égards" mais que la famille des LCA de Boeing présente des "caractéristiques ressemblant étroitement" à celles de la famille d'Airbus. Ils font valoir que c'est en partie une conséquence du fait qu'Airbus a développé sa famille de LCA pour faire concurrence directement à la famille des LCA de Boeing.[4990] Les États-Unis décrivent des aspects spécifiques – caractéristiques physiques, utilisations finales, perceptions des consommateurs et classification tarifaire – des LCA de Boeing et des LCA d'Airbus qui, selon leurs affirmations, démontrent cette étroite ressemblance.[4991] En outre, les États-Unis font valoir que la famille des LCA d'Airbus est en concurrence avec la famille des LCA de Boeing, comme le démontre l'existence d'une substitution de la demande entre différents modèles d'Airbus et de Boeing pour les mêmes routes.[4992]

7.1630 Les États-Unis s'appuient sur le rapport du Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux V*, dans lequel est interprétée la disposition relative au produit similaire de l'article 2.6 de l'Accord antidumping, qui est identique à la note de bas de page 46 de l'Accord SMC, pour étayer leur point de vue selon lequel le "produit similaire" est défini par référence au "produit considéré".[4993] Les États-Unis notent que, dans ce différend, le Groupe spécial a rejeté l'argument selon lequel la définition du "produit similaire" voulait que chaque article à l'intérieur du

[4987] États-Unis, PCE, paragraphe 713.
[4988] États-Unis, PCE, paragraphe 725.
[4989] Accord SMC, note de bas de page 46.
[4990] États-Unis, PCE, paragraphe 727.
[4991] États-Unis, PCE, paragraphe 727.
[4992] États-Unis, PCE, paragraphe 728.
[4993] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Détermination finale de l'existence d'un dumping concernant le bois d'œuvre résineux en provenance du Canada* ("*États-Unis – Bois de construction résineux V*"), WT/DS264/R, adopté le 31 août 2004, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS264/AB/R, paragraphe 7.153.

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

"produit considéré" soit "similaire" à chaque article à l'intérieur du produit similaire.[4994] Par conséquent, les États-Unis font valoir que le "produit considéré" peut inclure une gamme de produits spécifiques et que le "produit similaire" peut aussi contenir une gamme de produits spécifiques, à condition que le "produit similaire" soit "identique" ou "ressemble étroitement" au "produit considéré" ou produit subventionné au sens de la note de bas de page 46 de l'Accord SMC.[4995]

ii) Communautés européennes

7.1631 Les Communautés européennes contestent la position des États-Unis selon laquelle il y a une unique "famille de LCA d'Airbus" qui constitue le "produit subventionné", un unique "produit similaire" et un unique "marché des produits LCA".[4996] Elles soutiennent que la position des États-Unis nie la réalité des marchés des LCA en question.[4997] Elles affirment qu'il y a en fait cinq marchés distincts de produits LCA d'Airbus et de Boeing, à savoir:

> "**le marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges**, qui comprend la famille Airbus A320 et la famille concurrente Boeing 737NG;
>
> **le marché des LCA de 200 à 300 sièges**, qui comprend la famille A330 et l'A350XWB-800 d'Airbus et les familles concurrentes 767 et 787 de Boeing;
>
> **le marché des LCA de 300 à 400 sièges**, qui comprend la famille A340 et l'A350XWB-900/1000 d'Airbus et la famille concurrente 777 de Boeing;
>
> **le marché des LCA de 400 à 500 sièges**, qui comprend la famille 747 de Boeing, comme seul acteur du marché; et
>
> **le marché des LCA de 500 sièges et plus**, qui comprend la famille A380 d'Airbus, comme seul acteur du marché".[4998]

7.1632 Les Communautés européennes font valoir que dès lors qu'un Membre plaignant a affirmé que certaines subventions apportaient des avantages à certains produits, il appartient au Groupe spécial de déterminer, en se fondant sur une évaluation des éléments de preuve au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord, si l'ensemble identifié des produits dont il est allégué qu'ils sont subventionnés devraient être traités comme un produit subventionné unique, ou comme des produits subventionnés multiples.[4999] Les Communautés européennes affirment qu'il faut au préalable que le Groupe spécial prenne une décision sur l'identification et la composition des produits subventionnés pour pouvoir ensuite déterminer le ou les produits similaires appropriés qui sont en concurrence sur le marché ou les marchés de produits pertinents avec le ou les produits subventionnés.[5000]

[4994] États-Unis, réponse à la question n° 129 du Groupe spécial, paragraphes 413 et 414 (mentionnant le rapport *États-Unis – Dumping concernant les bois de construction résineux (Groupe spécial)*, paragraphe 7.157).

[4995] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux V*, paragraphes 7.156 et 7.157; *voir aussi* le rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.164 (la définition du produit similaire découle de l'allégation des parties plaignantes selon laquelle les subventions en question étaient accordées uniquement pour un type de voiture de tourisme).

[4996] CE, PCE, paragraphe 1507.

[4997] CE, PCE, paragraphe 1508.

[4998] CE, PCE, paragraphe 1509.

[4999] CE, PCE, paragraphe 1512.

[5000] CE, PCE, paragraphe 1513.

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

7.1633 Dans la présente affaire, les Communautés européennes font observer que les États-Unis allèguent qu'un certain nombre de subventions différentes, y compris l'AL/FEM, ont apporté des avantages à un produit subventionné unique, la "famille" des LCA d'Airbus. Les Communautés européennes soutiennent que cet amalgame des produits subventionnés ne reflète pas la réalité de la branche de production des LCA.[5001] À leur avis, le Groupe spécial doit considérer les différents modèles de LCA d'Airbus, dont elles affirment qu'ils bénéficient de subventions alléguées différentes, comme étant des "produits subventionnés" séparés et distincts. Les Communautés européennes soutiennent qu'un facteur important à prendre en compte pour identifier les produits subventionnés est la nature et les modalités des mesures de subventionnement contestées par la partie plaignante. Pour les Communautés européennes, si les mesures ont trait au développement et à la production d'un LCA particulier ou d'une famille de LCA particulière, cela va dans le sens de l'existence d'un produit subventionné distinct.[5002]

7.1634 Les Communautés européennes font valoir que la question de savoir s'il est approprié d'amalgamer de multiples produits subventionnés en un produit subventionné unique aux fins des articles 5 et 6 de l'Accord SMC est une question de fait, et qu'un facteur clé dont le Groupe spécial doit tenir compte pour prendre une décision sur ce point est la question de savoir s'il a été dûment constaté que la totalité des divers produits dont il est allégué qu'ils sont subventionnés sont en concurrence sur le même "marché" de produits.[5003] Les Communautés européennes font valoir que la nature et l'ampleur de la concurrence réelle ou potentielle entre les différents modèles d'aéronefs d'Airbus constituent le préalable fondamental permettant de déterminer si ces modèles sont présents sur le même marché et peuvent donc être considérés comme un produit unique.[5004] De l'avis des Communautés européennes, cela est essentiellement fonction de leurs caractéristiques physiques et de performance et de leur substituabilité sur le plan économique. Pour les Communautés européennes, si les aéronefs d'Airbus sont si dissemblables qu'ils ne sont pas en concurrence pour les *mêmes* ventes ou commandes, il ne peut pas être constaté à bon droit qu'ils visent le même marché et ils ne peuvent pas être regroupés en un produit subventionné unique. Les Communautés européennes affirment qu'il n'y a pas de raison que des produits qui soutiennent la concurrence sur des marchés distincts soient regroupés en un produit subventionné *unique*.[5005] Elles proposent un certain nombre de facteurs que le Groupe spécial devrait examiner pour déterminer quels LCA d'Airbus constituent à bon droit un produit subventionné: caractéristiques physiques et de performance (du point de vue des acteurs du marché), concurrence réelle ou potentielle sur le même marché; perceptions des acheteurs, concurrence entre Airbus et Boeing; question de savoir si les mesures de subventionnement contestées apportent des avantages à des aéronefs spécifiques d'Airbus; et question de savoir si le produit "similaire" proposé inclut des aéronefs de Boeing qui ne présentent pas des caractéristiques se ressemblant étroitement, du point de vue des acteurs du marché.[5006] Les Communautés européennes font ensuite valoir que les éléments de preuve qu'elles mentionnent concernant ces facteurs démontrent que le Groupe spécial devrait constater qu'il existe quatre familles d'aéronefs d'Airbus, qui constituent chacune un produit distinct dont il est allégué qu'il est subventionné.[5007]

7.1635 Les Communautés européennes font valoir que le "choix" fait par les États-Unis d'un produit subventionné unique n'est pas motivé par les caractéristiques physiques "identiques" ou se

[5001] CE, PCE, paragraphe 1517.
[5002] CE, PCE, paragraphe 1551.
[5003] CE, PCE, paragraphe 1518.
[5004] CE, PCE, paragraphe 1519.
[5005] Les Communautés européennes font aussi valoir que la définition du produit "similaire" comme étant un produit *identique* au produit subventionné ou présentant *des caractéristiques ressemblant étroitement* à celles du produit subventionné constitue le contexte dans lequel il faut interpréter l'identité et la composition d'un produit subventionné. CE, PCE, paragraphe 1520.
[5006] CE, PCE, paragraphe 1521.
[5007] CE, PCE, paragraphes 1522 à 1530.

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

"ressemblant étroitement" des produits LCA d'Airbus dont ils allèguent qu'ils sont subventionnés et des produits LCA similaires de Boeing correspondants, et que les articles 5 et 6 de l'Accord SMC, lus conjointement avec l'article 11 du Mémorandum d'accord, exigent du Groupe spécial qu'il procède à une évaluation objective des faits et de la question dont il est saisi, et non pas simplement qu'il entérine les arguments d'un Membre.[5008] Les Communautés européennes maintiennent qu'il serait "incohérent" d'évaluer les effets défavorables en regroupant tous les LCA en un produit subventionné et un produit similaire uniques.[5009]

7.1636 En ce qui concerne le produit similaire, les Communautés européennes font valoir que différentes familles de LCA de Boeing sont en concurrence sur différents marchés de produits avec les LCA d'Airbus.[5010] Elles font valoir que les caractéristiques physiques sont déterminantes pour établir un lien entre le produit similaire et le produit subventionné et que les États-Unis ont indûment groupé des aéronefs de Boeing présentant des différences physiques énormes en faisant valoir qu'il s'agissait d'un seul produit similaire.[5011] Les Communautés européennes concluent, après avoir présenté des éléments de preuve concernant les caractéristiques physiques (et autres) des aéronefs de Boeing, qu'il existe trois "produits similaires" de Boeing correspondant à trois des produits "subventionnés" d'Airbus.[5012]

7.1637 Les Communautés européennes soutiennent que chacun des LCA d'Airbus dans ces trois familles présente des caractéristiques physiques qui ressemblent étroitement à celles des autres LCA d'Airbus faisant partie de cette famille particulière et à celles des LCA de Boeing faisant partie de la famille Boeing selon leurs dires correspondante.[5013] Les Communautés européennes font aussi valoir que ces groupements sont perçus par Boeing, Airbus et les autres acteurs du marché comme visant à juste titre des marchés distincts, compte tenu de l'existence de différences physiques, de différences de prix et de différences de perception entre les LCA de Boeing/d'Airbus entrant dans ces trois catégories.[5014]

7.1638 Les Communautés européennes demandent donc au Groupe spécial de constater que les familles distinctes de LCA d'Airbus ci-après sont des produits distincts dont il est allégué qu'ils sont des "produits subventionnés": i) la famille A320; ii) la famille A330; iii) la famille A340 et iv) la famille A380.[5015] Elles demandent en outre au Groupe spécial de constater que les produits "similaires" appropriés pour les trois premières familles d'Airbus sont respectivement i) la famille 737NG, ii) les familles 767 et 787, et iii) la famille 777.[5016] Les Communautés européennes demandent également au Groupe spécial de constater que la famille 747 de Boeing n'est pas un produit similaire à l'un quelconque des LCA d'Airbus et ne vise pas le "même marché {de produits}" qu'un quelconque LCA d'Airbus.[5017] Elles demandent par ailleurs au Groupe spécial de constater que ces produits subventionnés et ces produits similaires sont en concurrence sur les marchés ci-après: i) les familles 737NG de Boeing et A320 d'Airbus se font concurrence sur le marché des LCA de

[5008] CE, PCE, paragraphes 1511, 1512 et 1514.
[5009] CE, DCE, paragraphes 738, 740 et 741.
[5010] CE, PCE, paragraphe 1533.
[5011] CE, PCE, paragraphe 1538.
[5012] CE, PCE, paragraphe 1543.
[5013] CE, PCE, paragraphe 1544.
[5014] CE, PCE, paragraphes 1548 et 1549.
[5015] CE, PCE, paragraphe 1556. Les Communautés européennes font observer qu'elles ne considèrent pas une contestation des subventions dont il est allégué qu'elles apportent un avantage à l'A350 comme relevant du champ du présent différend et qu'elles n'énumèrent pas ici l'A350. CE, PCE, note de bas de page 1409. Nous rappelons que nous avons rejeté la plainte des États-Unis contre la mesure AL/FEM alléguée concernant l'A350. *Voir* le paragraphe 7.314 ci-dessus.
[5016] CE, PCE, paragraphe 1556.
[5017] CE, PCE, paragraphe 1556.

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

100 à 200 sièges; ii) les familles 767 et 787 de Boeing, la famille A330 d'Airbus et l'A350-800 se font concurrence sur le marché des LCA de 200 à 300 sièges; et iii) la famille 777 de Boeing, la famille A340 d'Airbus et l'A350-900/1000 se font concurrence sur le marché des LCA de 300 à 400 sièges.[5018] Enfin, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de constater qu'il n'y a pas de concurrence entre la famille 747 de Boeing qui, selon les allégations, affronte la concurrence sur le marché des 400 à 500 sièges et la famille A380 d'Airbus qui, selon les allégations, affronte la concurrence sur le marché des 500 sièges et plus.[5019] Les groupes concurrents de "produits subventionnés" et de "produits similaires", ainsi que les marchés, identifiés par les Communautés européennes sont présentés sous forme de tableau ci-dessous:

Produit dont il est allégué qu'il est subventionné	Produit similaire/Marché où s'exerce la concurrence
Famille A320	**Famille 737NG de Boeing, en concurrence sur le marché des LCA de 100 à 200 sièges**
Famille A330	**Familles 767 et 787 de Boeing, en concurrence sur le marché des LCA de 200 à 300 sièges**
Famille A340	**Famille 777 de Boeing, en concurrence sur le marché des LCA de 300 à 400 sièges**
Famille A380	**Seule sur le marché des LCA de 500 sièges et plus**
Pas de LCA d'Airbus	**Famille 747 de Boeing, seule sur le marché des LCA de 400 à 500 sièges**

b) Arguments des tierces parties

i) Australie

7.1639 L'Australie note que pour démontrer le bien-fondé de leur allégation d'effets défavorables, les États-Unis affirment que le "produit subventionné" aux fins du présent différend est la famille des LCA d'Airbus et que le "produit similaire" aux fins du présent différend est la famille des LCA de Boeing. Elle fait observer que les Communautés européennes reconnaissent l'existence d'une sorte de "concept de famille" en ce qui concerne les LCA.[5020] Elle relève que l'Accord SMC ou les différends de l'OMC ne donnent guère d'indications en ce qui concerne la détermination par le Membre plaignant du "produit subventionné". En se fondant sur son examen des différends de l'OMC portant sur la question du produit similaire, l'Australie propose une série de points que le Groupe spécial devrait prendre en considération lors de son examen des questions du "produit subventionné" et du "produit similaire".[5021]

7.1640 En réponse aux questions du Groupe spécial, l'Australie a estimé que l'Accord SMC n'exigeait pas du Groupe spécial qu'il établisse une détermination indépendante concernant le "produit subventionné" et qu'il n'y avait donc guère d'indications concernant les éléments de fond d'une telle détermination. De l'avis de l'Australie, si les groupes spéciaux sont tenus par l'article 11 du Mémorandum d'accord de procéder à une "évaluation objective de la question" dont ils sont saisis, en tenant compte des vues du défendeur, c'est au plaignant qu'il appartient de déterminer la base et la nature de sa propre plainte, y compris le champ du "produit subventionné".[5022] Mentionnant les

[5018] CE, PCE, paragraphe 1567.
[5019] CE, PCE, paragraphe 1567.
[5020] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphe 41.
[5021] Australie, communication en tant que tierce partie, paragraphes 46 à 51.
[5022] Australie, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial.

décisions des Groupes spéciaux dans les affaires *Corée – Navires de commerce* et *États-Unis – Bois de construction résineux V*, l'Australie fait valoir qu'il appartient ensuite au plaignant de démontrer l'existence d'un lien de causalité avec ce "produit subventionné".[5023] Elle fait observer que le rapport du Groupe spécial sur l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux V* montre le lien existant entre le "produit similaire" et le "produit considéré", et qu'il s'agissait d'une affaire dans laquelle le "produit considéré" et le "produit similaire" incluaient une gamme de produits spécifiques. L'Australie fait observer à cet égard que la décision du Groupe spécial établit aussi l'existence de ce lien s'agissant de l'analyse relative au dommage.[5024] Elle estime que les affaires concernant le "produit similaire" qui relèvent de l'Accord antidumping sont pertinentes en ce qui concerne l'Accord SMC, pour autant que les différences de contexte soient prises en compte, et elle fait observer que la note de bas de page 46 de l'Accord SMC est identique à l'article 2.6 de l'Accord antidumping pour ce qui est de la définition du produit similaire, et que le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* a estimé que "l'on {pouvait} utilement s'inspirer des analyses antérieures des aspects de la notion de "produit similaire" au regard d'autres dispositions de l'Accord sur l'OMC".[5025]

ii) Brésil

7.1641 Le Brésil estime que le Groupe spécial devrait accorder aux États-Unis un pouvoir discrétionnaire considérable en tant que partie plaignante pour définir le ou les produits subventionnés auxquels leurs allégations s'appliquent.[5026] Il souscrit aussi aux critères proposés par les États-Unis pour déterminer le "produit similaire" dans le présent différend, bien qu'il n'ait pas pris position sur le point de savoir si la famille des LCA de Boeing tout entière constitue le ou les produits similaires appropriés.[5027]

7.1642 Le Brésil note que l'Accord SMC ne contient aucun élément textuel à l'appui de la proposition voulant que le produit subventionné doive respecter une configuration particulière, étroite ou large.[5028] En réponse aux questions du Groupe spécial, le Brésil a affirmé qu'il faudrait donner au plaignant le pouvoir discrétionnaire de définir le "produit subventionné" pour faire en sorte qu'un groupe spécial respecte son mandat.[5029] Il note que le mandat d'un groupe spécial est énoncé dans la demande d'établissement, qui indique la "question" qui fait l'objet du différend, y compris les mesures spécifiques en cause et les allégations applicables.[5030] Dans le présent différend, le Brésil estime que puisqu'ils ont indiqué les mesures spécifiques en cause (c'est-à-dire les subventions) dans leur demande d'établissement, les États-Unis ont nécessairement indiqué les produits auxquels ces mesures s'appliquaient (c'est-à-dire le "produit subventionné").[5031] De l'avis du Brésil, pour analyser les

[5023] Australie, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial.
[5024] Australie, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, mentionnant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux V*, paragraphes 7.152, 7.153 et 7.157.
[5025] Australie, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, mentionnant le rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.174.
[5026] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 52.
[5027] Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 53.
[5028] Brésil, déclaration orale en tant que tierce partie, paragraphe 20.
[5029] Brésil, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 16.
[5030] Brésil, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 16, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Noix de coco desséchée*, paragraphe 22; rapport de l'Organe d'appel *CE – Subventions à l'exportation de sucre*, paragraphes 140 à 144.
[5031] Brésil, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 17, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 165 ("L'article 6:2 prévoit que l'indication des produits en cause doit découler des mesures spécifiques indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial. En conséquence, l'indication du produit en cause … est une conséquence du champ d'application des mesures spécifiques en cause. En d'autres termes, c'est la *mesure* en cause qui définira généralement le *produit* en cause.")

allégations formulées par le plaignant au titre de l'article 5 a) ou 5 c) de l'Accord SMC, un groupe spécial peut agir de manière incompatible avec son mandat s'il établit une détermination indépendante qui élargit ou rétrécit le champ du "produit subventionné" auquel les subventions s'appliquent.[5032] En outre, le Brésil affirme qu'il n'y a dans l'Accord SMC aucune disposition qui autorise ou oblige un groupe spécial à reformuler les allégations d'un plaignant sur la base de produits subventionnés multiples au lieu d'un "produit subventionné" unique.[5033]

7.1643 Le Brésil affirme que, au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord, un groupe spécial doit "procéder à une évaluation objective de la question dont il est saisi". Pour ce faire, un groupe spécial se limite à la "question" relevant de son mandat, lequel est fondé sur la demande d'établissement du plaignant et inclut les mesures (c'est-à-dire les subventions) et les produits auxquels les mesures s'appliquent (c'est-à-dire les "produits subventionnés").[5034] En conséquence, le Mémorandum d'accord et l'Accord SMC n'obligent pas le Groupe spécial, ni, peut-on faire valoir, ne l'autorisent, à établir une "détermination indépendante" du "produit subventionné" lorsqu'il examine les allégations de dommage au titre de l'article 5 a) de l'Accord SMC et les allégations de préjudice grave au titre de l'article 5 c) de l'Accord SMC.[5035] Le Brésil estime que les constatations du Groupe spécial dans les affaires *États-Unis – Bois de construction résineux V* et *Corée – Certains papiers* étayent l'absence de toute prescription imposant au Groupe spécial de constater l'existence de multiples catégories de "produit subventionné" et de multiples catégories de "produit similaire" dans le présent différend.

7.1644 Le Brésil fait observer que le Groupe spécial peut juger nécessaire de s'appuyer sur des comparaisons de "catégories" particulières de LCA à l'intérieur du "produit subventionné" et du "produit similaire" afin d'examiner, par exemple, la sous-cotation des prix ou la perte de ventes, mais il estime que le Groupe spécial ne devrait pas limiter son analyse à des catégories définies trop étroitement et ne devrait pas se fonder exclusivement sur une analyse segmentée pour parvenir à ses conclusions, parce que les subventions AL/FEM accordées pour un modèle d'aéronef peuvent avoir des effets "secondaires" pour la famille tout entière des aéronefs d'un producteur et parce que les catégories de produits concurrents peuvent changer d'une vente à l'autre en fonction des circonstances.[5036] En d'autres termes, le Groupe spécial peut faciliter son analyse en examinant certaines catégories du "produit subventionné", mais il devrait établir ses conclusions concernant le dommage et le préjudice grave en se fondant sur le "produit subventionné" agrégé tel qu'il est défini par le plaignant. Le Brésil affirme que son point de vue à cet égard est compatible avec les constatations du Groupe spécial dans l'affaire *Corée – Navires de commerce*.[5037]

iii) Canada

7.1645 Le Canada considère qu'il n'est pas correct d'alléguer, comme le font les États-Unis, qu'"{é}tant donné que les subventions sont accordées à Airbus pour le développement d'une famille de LCA … le "produit subventionné" est la famille des LCA d'Airbus dans son ensemble".[5038] De l'avis du Canada, l'identification d'un "produit similaire" et du produit subventionné correspondant dans le cadre de l'analyse relative au préjudice grave est, en vertu de la définition figurant dans la note

[5032] Brésil, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 17.
[5033] Brésil, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 17.
[5034] Brésil, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 20.
[5035] Brésil, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 21.
[5036] Brésil, déclaration orale en tant que tierce partie, paragraphes 21 et 22.
[5037] Brésil, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 19, citant le rapport *Corée – Navires de commerce*, paragraphe 7.559.
[5038] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 50.

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

de bas de page 46, axée sur les caractéristiques des produits en cause, et non sur les caractéristiques de la subvention.[5039]

7.1646 Le Canada estime que les États-Unis font erreur lorsque, pour étayer leur allégation relative au "produit similaire", ils font valoir qu'un financement fondé sur les redevances pour différents modèles d'Airbus apporte en réalité des avantages à l'ensemble de la production de LCA d'Airbus parce que ce sont les caractéristiques des produits comparés qui sont pertinentes alors que les avantages conférés par une subvention à l'échelle d'une société n'ont rien à voir avec les caractéristiques réelles des produits que cette société produit.[5040] Le Canada déclare que, vu les différences existant entre l'Airbus A380 et le Boeing 737, l'A380 ne pourrait pas causer un détournement ou une entrave ou une sous-cotation des prix au détriment d'un 737 étant donné qu'ils ne sont simplement pas considérés par le marché comme étant en concurrence et ne sont pas "similaires". Il fait observer à cet égard que le 737 est un aéronef à fuselage étroit ayant une capacité d'environ 120 à 200 sièges et un rayon d'action d'environ 3 000 à 6 000 km tandis que l'A380 est un aéronef à fuselage large de plus de 500 sièges et ayant un rayon d'action de 15 000 km.[5041] Le Canada s'appuie sur le rapport du Groupe spécial dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, faisant valoir que ce Groupe spécial a rejeté un argument analogue à celui avancé par les États-Unis en l'espèce en raison de l'absence de substituabilité entre la Timor, petite voiture économique, et les véhicules de tourisme haut de gamme, par exemple une Rolls-Royce.[5042] Rappelant que le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* a constaté qu'"un moyen raisonnable" d'aborder la question du produit similaire était de considérer la manière dont la branche de production en cause avait analysé la segmentation du marché, le Canada invite le Groupe spécial à adopter cette approche dans le présent différend.

7.1647 En réponse aux questions du Groupe spécial, le Canada affirme qu'il ne voit dans l'Accord SMC aucune disposition qui obligerait à s'en remettre à l'avis de l'une ou l'autre des parties au différend sur le produit subventionné et le produit similaire correspondant.[5043] Le Canada considère en fait que, conformément à l'article 11 du Mémorandum d'accord, le Groupe spécial, en tant que juge des faits et interprète des obligations dans le cadre de l'OMC, doit procéder à "une évaluation objective des faits de la cause, de l'applicabilité des dispositions des accords visés pertinents et de la conformité des faits avec ces dispositions", ce qui exige qu'il établisse une détermination indépendante compte tenu des mesures à la lumière des dispositions pertinentes de l'Accord SMC en cause dans le présent différend.[5044] Le Canada estime que la définition du produit similaire figurant dans la note de bas de page 46 de l'Accord SMC est un contexte très pertinent pour déterminer s'il y a un ou plusieurs produits subventionnés en cause. Il pense en particulier que la prescription de la note de bas de page 46 selon laquelle le produit subventionné et le produit similaire doivent être identiques ou se ressembler étroitement, sur la base de leurs caractéristiques, serait vidée de son sens si la partie plaignante pouvait simplement affirmer qu'un certain nombre de produits distincts possédant des caractéristiques très différentes constituaient un unique produit subventionné.[5045]

7.1648 Le Canada fait valoir que le rapport du Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux V* n'est pas particulièrement utile en ce qui concerne l'analyse du "produit similaire" dans le contexte de l'article 5 a) et 5 c).[5046] Il déclare que cette affaire impliquait un examen par le Groupe spécial d'une détermination établie par un organisme national au titre de l'Accord

[5039] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 50.
[5040] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 52.
[5041] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 53.
[5042] Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 54.
[5043] Canada, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 10.
[5044] Canada, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 10.
[5045] Canada, réponse à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 11.
[5046] Canada, réponse à la question n° 11 du Groupe spécial, paragraphe 12.

antidumping, examen au cours duquel un groupe spécial est obligé de s'en remettre dans une certaine mesure aux déterminations de l'organisme afin de ne pas procéder à un examen *de novo*, mais seulement de s'assurer que la détermination est motivée et adéquate. Le Canada considère que cette approche est inappropriée pour l'évaluation par un groupe spécial de la "similarité" au titre de l'article 5 a) et 5 c), en vertu duquel un groupe spécial évalue une allégation de subvention *de novo*. Il rappelle que la note de bas de page 46 de l'Accord SMC définit le "produit similaire" aux fins de l'Accord. Pour le Canada, la note de bas de page montre clairement que le champ de ce qui constitue un "produit similaire" est plutôt étroit étant donné que le produit similaire doit être *identique* au produit subventionné et que c'est *seulement* en l'absence d'un produit identique qu'un produit présentant des caractéristiques ressemblant *étroitement* à celles du produit subventionné suffira. Le Canada a fait également référence au rapport du Groupe spécial dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, dans laquelle, selon lui, le Groupe spécial a constaté que le champ de la "similarité" était très restrictif aux termes de l'Accord SMC.[5047]

7.1649 Le Canada estime que l'objet et le but de l'analyse de la similarité au titre de la Partie III de l'Accord SMC sont similaires à ce qu'ils sont au titre de l'article III:4 du GATT, à savoir préserver l'égalité des possibilités de concurrence.[5048] En conséquence, il fait observer que l'article III du GATT est susceptible d'être pertinent pour préciser le champ de la "similarité" au titre de l'article 5 a) et 5 c). À cet égard, il note que dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, l'Organe d'appel a constaté que la "similarité" était analogue à un accordéon, dans la mesure où ce qui était considéré comme étant "similaire" pouvait être plus étroit ou plus large en fonction de la disposition particulière en cause et du contexte et des circonstances propres à un cas donné auquel cette disposition pouvait s'appliquer.[5049] L'Organe d'appel a ensuite constaté que le champ de la "similarité" à la première phrase de l'article III:2 était particulièrement étroit compte tenu de la teneur de cette disposition comparée à celle de la deuxième phrase de l'article III:2 qui incorporait la notion de "produit directement concurrent" ou de "produit qui peut lui être directement substitué" dans la détermination de la similarité.[5050] Le Canada affirme que, comme dans le cas de l'article III, au titre de l'article 5 de l'Accord SMC, les États-Unis sont tenus d'établir que les produits sont "similaires" en se référant, entre autres, à leurs caractéristiques physiques, leurs utilisations finales et leurs classifications tarifaires.[5051]

c) Évaluation par le Groupe spécial

7.1650 Ce que l'on pourrait appeler la question du "produit" soulevée dans le présent différend comporte deux aspects – l'identification du "produit subventionné" et l'identification du "produit similaire" approprié des États-Unis aux fins de certains aspects de l'analyse des effets défavorables. Les Communautés européennes font valoir que nous devons rejeter la définition du produit subventionné donnée par les États-Unis et concentrer notre analyse des effets défavorables sur des "familles" de LCA d'Airbus distinctes dont il est allégué qu'elles sont subventionnées, et sur la concurrence entre ces familles dont il est allégué qu'elles sont subventionnées et les familles "similaires" de Boeing sur des segments de marché spécifiques. Cependant, à notre avis, les

[5047] Canada, réponse à la question n° 11 du Groupe spécial, paragraphe 13, mentionnant le rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.172.

[5048] Canada, réponse à la question n° 12 du Groupe spécial, paragraphe 14.

[5049] Canada, réponse à la question n° 12 du Groupe spécial, paragraphe 14, mentionnant le rapport *Japon – Boissons alcooliques II*, paragraphe 114, note de bas de page 58.

[5050] Canada, réponse à la question n° 12 du Groupe spécial, paragraphe 14, mentionnant le rapport *Japon – Boissons alcooliques II*, paragraphe 114, note de bas de page 58, et le rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant (CE – Amiante)*, WT/DS135/AB/R, adopté le 5 avril 2001, paragraphes 94 et 95.

[5051] Canada, réponse à la question n° 12 du Groupe spécial, paragraphe 15, mentionnant l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, page 24.

arguments des Communautés européennes importent des éléments d'analyse pertinents pour la détermination du "produit similaire" dans l'identification du "produit subventionné". Comme il est expliqué ci-dessous, nous estimons qu'il n'y a pas de prescription juridique dans l'Accord SMC obligeant un groupe spécial à établir une détermination concernant le "produit subventionné" indépendamment des allégations du Membre plaignant. En outre, après avoir soigneusement examiné l'identification du produit subventionné pertinent faite par les États-Unis, nous constatons qu'elle n'est pas interdite par l'Accord SMC. Dans ces circonstances, nous concluons que nous pouvons examiner la question des effets défavorables sur la base du produit subventionné avancé par les États-Unis – à savoir un produit subventionné unique qui regroupe toute la gamme des aéronefs civils gros porteurs d'Airbus. Nous concluons également qu'il est approprié de constater qu'il y a un "produit similaire" unique, comprenant tous les LCA de Boeing, qui correspond au produit subventionné, tous les LCA d'Airbus.

i) Produit subventionné

7.1651 Les États-Unis affirment que le "produit subventionné" en cause est la famille des LCA d'Airbus tout entière. Autrement dit, les États-Unis ont identifié la famille des LCA d'Airbus tout entière comme étant le produit qui tire avantage des subventions alléguées en cause dans le présent différend. Les Communautés européennes soutiennent toutefois que l'affirmation des États-Unis est fausse et que nous devons procéder à une évaluation indépendante de la question, conformément à l'article 11 du Mémorandum d'accord, et déterminer qu'il existe de multiples produits subventionnés correspondant aux familles de modèles de LCA d'Airbus qu'elles identifient. La question que nous devons résoudre est par conséquent celle de savoir si nous devrions examiner les allégations d'effets défavorables formulées par les États-Unis sur la base du produit subventionné proposé par les États-Unis, c'est-à-dire tous les LCA d'Airbus ou si, comme l'affirment les Communautés européennes, nous sommes tenus de procéder à une évaluation indépendante concernant le produit subventionné approprié et de conclure qu'en fait, il existe de multiples produits subventionnés en cause, correspondant aux différentes familles de modèles de LCA d'Airbus.

7.1652 Pour commencer, nous notons qu'il n'y a pas d'indication spécifique dans les articles 5 ou 6 de l'Accord SMC, ni dans aucune autre disposition de cet accord, concernant l'identification d'un "produit subventionné" ou le rôle du groupe spécial dans ce processus. D'ailleurs, les Communautés européennes n'ont pas fait valoir le contraire. En fait, elles s'appuient sur l'obligation pour le Groupe spécial de procéder à un examen objectif des éléments de preuve au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord, et sur l'affirmation selon laquelle les articles 5 et 6 de l'Accord SMC concernent principalement les effets des subventions sur la concurrence entre un produit subventionné et un produit similaire sur les marchés géographiques/de produits pertinents, pour soutenir que le Groupe spécial doit faire sa propre détermination du produit subventionné.[5052] Nous ne voyons rien dans ces dispositions qui nous oblige à entreprendre une telle analyse.

7.1653 S'il est tout à fait évident pour nous, et les parties ne le contestent pas, qu'il est nécessaire d'identifier le "produit subventionné" qui présente un intérêt pour le Membre plaignant (et le "produit similaire" correspondant), afin d'évaluer l'existence d'un dommage important au titre de l'article 5 a), et de certaines des formes de préjudice grave visées à l'article 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c)[5053], nous ne sommes pas convaincus que l'Accord SMC nous impose de faire une détermination indépendante du

[5052] CE, PCE, paragraphe 1518.

[5053] Il n'apparaît pas clairement qu'un examen du produit similaire est nécessaire pour un examen des effets sur les prix, à savoir la sous-cotation des prix, l'empêchement de hausses de prix, la dépression des prix et la perte de ventes, bien que le Membre plaignant doive, logiquement, identifier un ou des produits pour lesquels il allègue que ces effets se sont manifestés. *Voir* le rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphe 7.559.

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

"produit subventionné", au lieu de nous fonder sur l'identification de ce produit faite par le Membre plaignant. Les Communautés européennes mettent l'accent sur les marchés sur lesquels les différents modèles d'aéronefs font, selon leurs allégations, face à la concurrence, et sur les différences entre leurs caractéristiques physiques, en se référant notamment à l'article 6.3, 6.4 et 6.5 de l'Accord SMC, pour faire valoir qu'un produit subventionné doit être un produit qui fait face à la concurrence sur un marché unique. Selon nous, cependant, le fait que le détournement ou l'entrave visées à l'article 6.3 a) et b), et les effets sur les prix visés à l'article 6.3 c), doivent être évalués en ce qui concerne des marchés particuliers n'indique pas la manière dont le champ du produit subventionné doit être identifié. Le fait que les effets d'une subvention doivent être évalués par rapport à la part de marché et aux prix sur des marchés particuliers ne signifie pas qu'un groupe spécial doit procéder à une évaluation indépendante du produit subventionné qui est en cause. En outre, bien que l'article 6.3 a) et b) fasse référence au détournement des importations ou des exportations d'un "produit similaire" de certains marchés ou au fait que ces importations ou exportations sont entravées, et que l'article 6.3 c) fasse référence à la sous-cotation du prix du "produit subventionné" sur le même marché, il n'y a aucun lien dans le texte de ces dispositions entre les expressions "produit similaire" et "produit subventionné", ni entre ces expressions et le terme "marché" qui, d'une manière ou d'une autre, suggérerait l'importation d'éléments de définition avancée par les Communautés européennes.

7.1654 Les Communautés européennes ont raison d'affirmer que nous devons procéder à un examen objectif de la question dont nous sommes saisis pour déterminer si le recours aux subventions en question cause des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis. Nous ne voyons toutefois rien qui nous empêcherait de procéder à une telle évaluation objective sur la base de la thèse, y compris les allégations relatives au produit subventionné, avancée par les États-Unis. Il se peut que l'affaire soit plus complexe qu'elle ne l'aurait été si un autre produit subventionné avait été en cause. Mais il ne nous appartient pas de donner des instructions à un Membre quant à la manière dont il doit présenter sa plainte. À cet égard, nous notons le point de vue du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, qui a dit ce qui suit:

> "dans tout différend porté devant l'OMC, c'est toujours à la partie plaignante de déterminer la base et la nature de sa propre plainte. Par conséquent, une partie plaignante est libre d'*alléguer* qu'une subvention donnée accordée par un autre Membre a causé un empêchement de hausses de prix ou une dépression des prix au détriment des intérêts du plaignant …
>
> À cet égard, nous souhaiterions faire observer que la nature de la démonstration que le plaignant devra faire pour établir l'existence d'un lien de causalité dans n'importe quelle affaire donnée et la difficulté de cette démonstration dépendront d'un certain nombre de facteurs et des circonstances factuelles, y compris, mais pas seulement, la largeur de la description du produit visé par la plainte … Quelle que soit la situation factuelle dans une affaire donnée, il incombera au plaignant de fournir des éléments de preuve factuels spécifiques démontrant de manière affirmative l'existence du lien de causalité allégué, et la difficulté afférente à cette charge et les manières de s'en acquitter peuvent beaucoup varier d'une affaire à l'autre.[296] Dans tous les cas, si le plaignant ne s'acquitte pas de cette charge de la preuve, son allégation de préjudice grave sera sans fondement.

---

[296] Par exemple, dans une affaire concernant un empêchement notable allégué de hausses de prix ou une dépression notable alléguée des prix pour un type donné de produit étroitement défini, dus à un subventionnement accordé spécifiquement pour un produit physiquement identique produit par un autre Membre, les questions liées à la définition du produit n'auraient vraisemblablement qu'une importance mineure, si tant est qu'elles en aient une, s'agissant des éléments de preuve nécessaires pour démontrer l'existence d'un lien de causalité. La situation

> serait vraisemblablement tout à fait différente dans le cas où la subvention alléguée concernerait un intrant, alors que l'empêchement notable de hausses de prix ou la dépression notable des prix seraient allégués en ce qui concerne un produit d'aval du plaignant, ou dans le cas où il serait allégué qu'une subvention accordée pour un produit cause un empêchement notable de hausses de prix ou une dépression notable des prix en ce qui concerne un produit totalement sans rapport. Il est évident que, dans ces deux derniers cas, les questions de définition du produit créeraient un obstacle important, sinon insurmontable, s'agissant des éléments de preuve relatifs au lien de causalité."[5054]

Nous sommes d'accord pour dire qu'il appartient au Membre plaignant de structurer sa propre thèse qu'il doit ensuite étayer avec suffisamment d'éléments de preuve. Si nous devions accepter l'argument des Communautés européennes, conclure qu'il existe de multiples produits subventionnés en cause dans la présente affaire et évaluer les allégations des États-Unis sur cette base, nous reformulerions en fait la plainte des États-Unis. Nous ne voyons rien dans le texte de l'Accord SMC qui nous autoriserait, et encore moins nous obligerait, à reformuler les allégations des États-Unis en nous fondant sur ce qui pourrait être notre propre conception de ce qui devrait constituer le "produit subventionné" par opposition à celle du Membre plaignant, les États-Unis.[5055]

7.1655 Certes, si un Membre plaignant proposait un "produit subventionné" qui ne tirait pas avantage des subventions alléguées en cause, un groupe spécial devrait examiner la question de savoir si ce produit est en fait un produit subventionné pertinent. Cependant, cela n'est pas le cas ici, étant donné que les arguments des Communautés européennes dans ce contexte ne sont pas fondés sur l'affirmation selon laquelle les LCA d'Airbus ne sont pas subventionnés. En outre, les États-Unis ont présenté des éléments de preuve concernant les liens et effets secondaires des subventions en question qui, selon eux, étayent la conclusion que les subventions qui apportent un avantage principalement à un modèle d'Airbus particulier apportent également des avantages aux modèles ultérieurs et antérieurs et peuvent donc avoir des effets défavorables en dehors des familles de modèles dont les Communautés européennes avancent qu'elles constituent les produits subventionnés appropriés. À cet égard, les États-Unis font valoir que les subventions en cause ne se limitent pas à un modèle de LCA d'Airbus, mais apportent en fait des avantages à la famille des LCA d'Airbus tout entière.[5056] À l'appui de leur point de vue, ils affirment, entre autres, ce qui suit:

- les subventions qui facilitent le développement d'un modèle de LCA d'Airbus améliorent la qualité marchande de tous les modèles de LCA d'Airbus[5057];
- les avantages "secondaires" concernant les technologies ou les installations de production conférés pour un modèle apportent des avantages aux modèles développés par la suite et aux modèles existants[5058];
- les éléments communs au niveau de la conception et de l'exploitation constituent une qualité essentielle pour vendre aux clients l'intégralité de la flotte de LCA d'Airbus, et témoignent d'un grand degré de communité[5059];

[5054] Rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce,* paragraphes 7.559 et 7.560.

[5055] Nous notons que dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a accepté le "coton fibre upland" comme étant le "produit subventionné" pertinent tout en reconnaissant que certains des versements pertinents avaient été faits en faveur de personnes qui ne produisaient pas de coton upland et qu'une partie de l'avantage conféré par les subventions était captée par des personnes autres que les producteurs de coton upland. Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1226.

[5056] États-Unis, DCE, paragraphe 640.

[5057] États-Unis, DCE, paragraphe 633.

[5058] États-Unis, DCE, paragraphe 634.

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

- les aéronefs sont vendus dans le cadre d'offres "globales" de modèles différents, soit simultanément soit successivement[5060];

- l'AL/FEM, en particulier, réduit la charge de la dette supportée par Airbus pour la construction de chaque modèle de LCA individuel, ce qui lui permet de passer au lancement du modèle suivant beaucoup plus facilement et rapidement que cela n'aurait été le cas autrement[5061]; et

- les liquidités supplémentaires permettent à Airbus de réduire les prix de n'importe quel modèle de LCA.[5062]

Si nous acceptions le point de vue des Communautés européennes concernant le produit subventionné, nous exclurions la possibilité même d'examiner si ces liens et effets secondaires existent et, par conséquent, si les subventions contestées par les États-Unis causent les effets défavorables allégués.[5063]

7.1656 Les Communautés européennes font valoir que dans les différends portant sur les effets défavorables, les groupes spéciaux doivent procéder à une évaluation indépendante de la question de savoir si le produit subventionné a été identifié de manière appropriée par le Membre plaignant. Les Communautés européennes ont certes proposé une méthode pour procéder à cette évaluation, mais il n'y a aucun fondement dans le texte de l'Accord SMC pour une telle analyse.[5064] D'ailleurs, comme nous l'avons déjà fait observer, il n'y a absolument aucune indication dans le texte de l'Accord SMC quant aux bases sur lesquelles une décision sur le produit subventionné approprié pourrait être prise. À notre avis, il est peu probable que les rédacteurs de l'Accord SMC aient voulu que les groupes spéciaux fassent des déterminations indépendantes, fondées sur les faits, du produit subventionné approprié dans les différends au titre des articles 5 et 6, mais aient choisi de ne fournir aucune indication et de ne définir aucun critère pour une telle détermination. En l'absence de toute indication dans le texte de l'Accord SMC, nous sommes peu disposés à entreprendre la tâche consistant à élaborer des critères pertinents et à les appliquer aux faits en l'espèce. Par conséquent, nous sommes aussi d'avis qu'un Membre plaignant peut formuler sa thèse comme il le désire. Il nous appartient bien entendu de déterminer si le bien-fondé de cette thèse a été démontré, sur la base des éléments de preuve et des arguments qui nous ont été soumis par les parties.

7.1657 Les questions qui entourent l'identification du "produit subventionné" approprié dans le présent différend peuvent être comparées aux questions concernant le "produit considéré" dans les affaires relatives à des mesures correctives commerciales. Tant l'Accord SMC que l'Accord antidumping exigent des autorités chargées d'une enquête en matière de droits compensateurs ou de droits antidumping qu'elles établissent une détermination concernant le dommage important causé à la branche de production nationale, laquelle est définie en termes de producteurs nationaux d'un "produit similaire". Les deux accords exigent une détermination du "produit similaire" approprié, et les deux

---

[5059] États-Unis, DCE, paragraphe 635.
[5060] États-Unis, DCE, paragraphes 636 et 637.
[5061] États-Unis, DCE, paragraphe 638.
[5062] États-Unis, DCE, paragraphe 639.
[5063] Nous notons que les Communautés européennes ont contesté bon nombre de ces aspects des arguments des États-Unis sur le fond. En y faisant référence ici, nous ne voulons pas donner à penser que nous acceptons les arguments des États-Unis, mais simplement que nous jugeons approprié de les examiner sur la base des éléments de preuve plutôt que de refuser de les examiner sur la base d'une constatation concernant le produit subventionné.
[5064] Nous ne considérons pas, dans l'abstrait, que la méthode d'analyse proposée par les Communautés européennes est déraisonnable. Simplement, nous ne sommes pas persuadés qu'elle soit exigée par l'Accord SMC.

disposent que l'expression "produit similaire" s'entend d'un produit "identique, c'est-à-dire semblable à tous égards au produit considéré, ou, en l'absence d'un tel produit, d'un autre produit qui bien qu'il ne soit pas semblable à tous égards présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du produit considéré".[5065] Le point de départ pour définir le "produit similaire", dans les enquêtes relatives aux mesures correctives commerciales, est donc le champ du "produit considéré". Cependant, le "produit considéré" n'est défini dans aucun des deux accords, pas plus que l'expression "produit subventionné" n'est définie dans l'Accord SMC.

7.1658 Dans l'affaire *CE – Saumon (Norvège)*, le Groupe spécial a spécifiquement examiné la question de savoir si l'Accord antidumping exigeait de l'autorité chargée de l'enquête qu'elle établisse une détermination relative au produit considéré. Ce groupe spécial a reconnu que, dans la pratique, les autorités chargées de l'enquête, pour effectuer celle-ci, auraient à établir le champ du produit visé par cette enquête dont il était allégué qu'il faisait l'objet d'un dumping. Il a cependant rejeté l'allégation de la Norvège selon laquelle l'article 2.6 de l'Accord antidumping, définissant le produit similaire, considéré conjointement avec l'obligation de déterminer une marge de dumping pour un "produit", établissait l'obligation pour les autorités chargées de l'enquête d'entreprendre une analyse particulière pour établir et justifier une détermination concernant le produit considéré. Dans ce différend, le Groupe spécial a conclu qu'il n'y avait pas du tout de prescription dans l'Accord antidumping voulant qu'une autorité chargée de l'enquête examine la question du champ du produit considéré et que, par conséquent, il ne pouvait y avoir aucune violation de l'Accord antidumping s'agissant du produit considéré identifié par l'autorité chargée de l'enquête dans cette affaire.[5066]

7.1659 Dans l'affaire *CE – Saumon (Norvège)*, le Groupe spécial a spécifiquement rejeté l'argument selon lequel les éléments relatifs à la "similarité" dans les caractéristiques et les utilisations, qui doivent être pris en considération dans le contexte de la définition du produit similaire, étaient pertinents pour la question du produit considéré. Ce rejet reposait en partie sur le fait qu'une détermination du champ du produit considéré faisant selon les allégations l'objet d'un dumping doit précéder la détermination du produit similaire, étant donné que le critère "identique" ou "similaire du point de vue des caractéristiques et des utilisations" nécessaire à la détermination du produit similaire doit être évalué par référence au produit considéré qui, logiquement, doit déjà être défini. Faute de quoi, l'analyse devient circulaire.[5067] En l'absence d'éléments, dans les Accords antidumping et SMC, indiquant que l'identification d'un "produit considéré" est la condition préalable à la détermination du "produit similaire", le Groupe spécial a conclu que rien n'empêchait les autorités chargées de l'enquête d'identifier une gamme de produits comme étant le produit considéré.[5068] Dans cette affaire, l'autorité communautaire chargée de l'enquête avait identifié le "produit considéré" comme étant "le saumon d'élevage (autre que sauvage), en filet ou non, frais et réfrigéré, ou congelé {à l'exclusion de} tout autre poisson d'élevage similaire tel que les grosses truites (dites "saumonées"), les saumons issus de la biomasse (saumons vivants) ainsi que les saumons sauvages et tout autre type de saumons transformés tels que le saumon fumé".[5069] Le Groupe spécial a conclu que l'article 2.1 et 2.6 de l'Accord antidumping n'obligeait pas les autorités chargées de l'enquête à s'assurer que dans les cas où le produit considéré était constitué de catégories de produits, toutes ces catégories de produits

[5065] Accord antidumping, article 2.6, Accord SMC, note de bas de page 46. La question du "produit similaire" se pose également dans les affaires relatives aux effets défavorables et elle est examinée plus en détail plus loin.

[5066] Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesure antidumping visant le saumon d'élevage en provenance de Norvège* ("*CE – Saumon (Norvège)*"), WT/DS337/R, adopté le 15 janvier 2008, et Corr.1, paragraphe 7.76.

[5067] Rapport du Groupe spécial *CE – Saumon (Norvège)*, paragraphe 7.64.

[5068] Rapport du Groupe spécial *CE – Saumon (Norvège)*, paragraphe 7.68.

[5069] Règlement (CE) n° 628/2005 de la Commission du 22 avril 2005 instituant un droit antidumping provisoire sur les importations de saumon d'élevage originaire de Norvège (Journal officiel, L104/5, publié le 23 avril 2005), paragraphe 10.

devaient individuellement être "similaires" les unes aux autres, de manière à constituer un seul et même "produit considéré". Le Groupe spécial a ajouté ce qui suit: "la question de savoir si la gamme de produits comprenant le produit "saumon d'élevage" qui a été examinée par les CE est constituée ou non de produits qui sont tous "similaires" les uns aux autres au sens de l'article 2.6 n'est pas une question pertinente".[5070]

7.1660 De même, dans le contexte d'allégations d'effets défavorables, il faut déjà connaître le champ du produit subventionné pour évaluer le critère "identique" ou "similaire du point de vue des caractéristiques et des utilisations" en vue de définir le "produit similaire" pertinent. Faire valoir, comme le font les Communautés européennes ici, qu'il doit y avoir "similarité" à l'intérieur du produit subventionné introduirait dans les affaires relatives aux effets défavorables la même circularité indéfendable que celle que le Groupe spécial a identifiée dans l'affaire *CE – Saumon (Norvège)*. Dans ce différend, le Groupe spécial a fait observer que, fondamentalement, les arguments de la Norvège soulevaient une question de principe et donnaient à penser que l'absence de limites quant au champ du produit considéré pourrait déboucher sur des déterminations erronées de l'existence d'un dumping par les autorités chargées de l'enquête. Le Groupe spécial a rejeté cet argument en faisant observer ce qui suit:

> "Tout groupement de produits en un seul et même produit considéré aura des répercussions pendant toute la durée de l'enquête; plus ce groupement est vaste, plus ces répercussions pourraient être graves, ce qui compliquera la tâche de l'autorité chargée de l'enquête consistant à recueillir et à évaluer les renseignements pertinents et à établir des déterminations compatibles avec l'Accord antidumping. Par conséquent, il nous semble que l'éventualité d'une détermination erronée de l'existence d'un dumping fondée sur un produit considéré dont l'extension serait trop grande est faible. Cette éventualité n'est certainement pas suffisante pour nous convaincre de donner de l'Accord antidumping une lecture qui inclurait des obligations pour lesquelles nous ne pouvons trouver aucun fondement dans le texte de l'Accord."[5071]

Dans la présente affaire, le fait de nous fonder sur un produit subventionné unique ne suscite pas une crainte similaire de détermination erronée sur le point de savoir si une subvention existe. Il est toutefois clair que la position des États-Unis s'agissant du produit subventionné a des répercussions sur l'ensemble de l'affaire pour ce qui est de savoir si toute la gamme des LCA d'Airbus a été subventionnée, et sur les éléments de preuve et les arguments relatifs à la question de savoir si les subventions en question causent les effets défavorables allégués. Malgré cette conséquence, nous ne sommes cependant pas convaincus qu'en l'absence, dans le texte de l'Accord SMC, de toute instruction en ce sens, ou de toute indication concernant la détermination, nous devrions procéder à une évaluation indépendante du produit subventionné.

7.1661 En outre, nous faisons observer que les différences existant entre le contexte des mesures correctives commerciales et celui d'un différend concernant des effets défavorables nous donnent à penser que même s'il était approprié d'examiner le champ du "produit considéré" lors de l'examen d'une détermination relative à une mesure corrective commerciale, il n'en serait pas moins inutile et

---

[5070] Rapport du Groupe spécial *CE – Saumon (Norvège)*, paragraphe 7.68. Outre le Groupe spécial *CE – Saumon (Norvège)*, d'autres groupes spéciaux sont parvenus à la même conclusion lorsqu'ils ont examiné la question du produit similaire et du produit considéré dans des enquêtes antidumping dans le cadre des affaires *États-Unis – Bois de construction résineux V* et *Corée – Certains papiers*, rapport du Groupe spécial *Corée – Droits antidumping sur les importations de certains papiers en provenance d'Indonésie* ("*Corée – Certains papiers*"), WT/DS312/R, adopté le 28 novembre 2005.

[5071] Rapport du Groupe spécial *CE – Saumon (Norvège)*, paragraphe 7.58.

inapproprié que nous examinions, et *a fortiori* que nous révisions, le champ du produit subventionné identifié par un plaignant dans un différend relatif à des effets défavorables. Premièrement, dans le contexte des mesures antidumping et compensatoires, il est important de veiller à ce que le produit faisant l'objet d'un dumping ou subventionné soit correctement identifié pour faire en sorte que le champ de la mesure corrective soit approprié, étant donné que celle-ci sera imposée à l'égard de toutes les importations futures du produit dont il aura été constaté qu'il fait l'objet d'un dumping ou est subventionné. En outre, comme le niveau de la mesure est limité au montant du dumping ou du subventionnement dont l'existence a été constatée en ce qui concerne le produit faisant l'objet d'un dumping ou subventionné, si le champ du produit visé était excessivement large, il pourrait englober des produits extrêmement dissimilaires et les soumettre tous au même niveau de droit. Cependant, dans le contexte des différends portant sur des effets défavorables, aucune de ces considérations n'est pertinente. La mesure corrective dans un différend portant sur des effets défavorables est soit le retrait de la subvention, soit l'élimination des effets défavorables causés par le recours à cette subvention, et non un droit limité par le montant de la subvention. La possibilité de mettre en œuvre l'une de ces deux mesures correctives en cas de constatations de l'existence d'effets défavorables ne dépend pas de la limitation du champ du produit subventionné. Ainsi, même à supposer qu'il y ait une raison logique de revoir le champ du produit faisant l'objet d'un dumping ou subventionné en cause dans une affaire en matière de droits compensateurs ou antidumping afin de faire en sorte que le champ d'application et le niveau de tout droit antidumping ou compensateur imposé soit dûment déterminé, cela n'a pas lieu d'être dans le contexte d'un différend portant sur des effets défavorables.

7.1662 Selon nous, les États-Unis sont en droit de formuler leur thèse comme ils le souhaitent et dès lors que le produit subventionné qu'ils ont identifié, les aéronefs civils gros porteurs d'Airbus, tire effectivement avantage des subventions en cause, nous n'interviendrons pas pour modifier leur identification du produit subventionné. En outre, rien dans le texte de l'Accord SMC ne permet de conclure qu'il est nécessaire de grouper les produits subventionnés en fonction soit de leurs caractéristiques physiques correspondantes, soit de la concurrence sur des marchés particuliers.

7.1663 Même s'il était approprié ou nécessaire, dans les différends portant sur des allégations d'effets défavorables, que les groupes spéciaux examinent la question du produit subventionné, il ne nous apparaît pas clairement que le rôle d'un groupe spécial soit d'identifier le produit subventionné approprié de sa propre initiative en se fondant sur un examen des faits exposés par les parties. Bien que nous reconnaissions que, conformément à l'article 11 du Mémorandum d'accord, un groupe spécial est tenu de procéder à une évaluation objective de la question dont il est saisi, y compris une évaluation objective des faits, nous ne pensons pas que cela l'obligerait à faire une détermination du produit subventionné *ab initio*. En fait, selon nous, il serait tout au plus approprié pour un groupe spécial de partir des allégations du Membre plaignant et de voir si, au regard de la totalité des faits, le Membre plaignant a formulé une allégation raisonnable concernant le produit qui tire avantage des subventions alléguées en cause. Dans cette perspective, de solides arguments étayent le point de vue des États-Unis selon lequel tous les LCA d'Airbus peuvent à juste titre être traités comme étant le produit subventionné pertinent dans le présent différend.

7.1664 Tous les LCA d'Airbus partagent des caractéristiques particulières, et sans aucun doute les mêmes utilisations générales.[5072] Selon nous, bien qu'il existe un grand nombre de paramètres en fonction desquels classer les LCA, dont le nombre de couloirs, le nombre de sièges, le nombre de moteurs, le rayon d'action, etc., il n'y a pas de raison évidente d'en choisir un comme unique ligne de démarcation à respecter, comme le suggère l'argument des Communautés européennes. Le choix d'un

[5072] À cet égard, nous faisons observer qu'Airbus, tout au long de son histoire, a mis en avant la communité de ses LCA en termes de technologie, de conception et d'exploitation, en tant qu'argument de vente important. *Voir*, par exemple, la pièce US-658. Cela étaye encore notre conclusion selon laquelle il n'y a pas de raison de modifier le champ du produit subventionné identifié par les États-Unis.

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

modèle particulier d'aéronef par un client n'est pas motivé exclusivement par le nombre de sièges, mais dépend d'un certain nombre de facteurs relatifs à la compagnie aérienne, aux routes desservies, aux aspects économiques de l'exploitation, à la flotte existante, ainsi que d'autres caractéristiques de l'aéronef disponible telles que le rayon d'action et les coûts d'exploitation.[5073] En outre, bien que la capacité en sièges puisse constituer un facteur pertinent si l'on essaye de grouper les aéronefs en catégories, nous ne voyons rien qui suffise à établir qu'il s'agit là de l'unique facteur déterminant. En fait, il ne nous apparaît pas clairement que la capacité en sièges constitue en soi une base appropriée ou nécessaire pour opérer des distinctions entre les aéronefs du point de vue de la concurrence sur le marché.[5074] Par exemple, la Commission européenne, lorsqu'elle a examiné la fusion proposée de Boeing et de McDonnell Douglas en 1997 au regard du droit communautaire de la concurrence, a examiné les questions de la position dominante et de l'incidence sur le marché en se fondant sur une distinction entre les aéronefs à fuselage étroit et les aéronefs à fuselage large, qui correspondaient aux segments de marché des aéronefs de 100 à 200 sièges et des aéronefs de 200 à 400 sièges et plus.[5075] En outre, Neven & Seabright dans leur analyse du marché des LCA examinent quatre segments de marché différents: court-courrier/fuselage étroit; moyen-courrier/fuselage moyen; long-courrier/fuselage moyen; et long-courrier/fuselage large.[5076] Par conséquent, en nous fondant sur les éléments de preuve disponibles, il nous semble qu'il existe de nombreuses manières de segmenter le marché des aéronefs civils gros porteurs et qu'il n'y a pas de raison évidente ou nécessaire d'en choisir une, le nombre de sièges, et encore moins de prescription juridique voulant que les différentes familles de modèles d'Airbus soient considérées comme des produits subventionnés distincts en fonction du nombre de sièges dans chaque famille de modèles.

7.1665 Depuis sa création, Airbus reconnaît combien il est important pour la poursuite de son succès sur le marché des LCA de développer une ligne complète – une famille – de modèles de LCA différents:

> "Étant donné qu'Airbus a été créée précisément dans le but de devenir une entreprise viable et rentable à long terme, il était nécessaire de planifier une famille d'aéronefs. Dès 1973, Airbus Industrie proposait le développement dans le temps de cinq types d'aéronefs apparentés. Avec le lancement récent des programmes de l'A330 et de l'A340, ces cinq types d'aéronefs existent désormais."[5077]

Plus récemment, il a été dit ce qui suit dans un rapport du Conseil d'administration d'EADS aux actionnaires, à propos de l'"objectif stratégique à long terme" qui était d'atteindre une "position dominante sur le marché des aéronefs commerciaux: il est jugé nécessaire d'avoir un portefeuille de

---

[5073] Déclaration de Rod P. Muddle, pièce EC-19, paragraphes 46 à 51.

[5074] À cet égard, nous relevons que les Communautés européennes mentionnent les "trois marchés concurrentiels qui se recoupent (100 à 200 sièges, 200 à 300 sièges, 300 à 400 sièges) et les deux marchés (400 à 500 sièges et 500 sièges et plus) sur lesquels Airbus et Boeing ne sont pas en concurrence" lorsqu'elles exposent les conditions de concurrence dans lesquelles opère l'industrie aéronautique. CE, PCE, paragraphe 1403.

[5075] *CE, Analyse de la fusion*, pièce US-375, paragraphe 16.

[5076] Damien Neven & Paul Seabright, *European Industrial Policy: The Airbus Case* (1995) (ci-après "Neven & Seabright"), *available at* http://www.hec.unil.ch/deep/textes/9509.pdf, pièce US-382, pages 24 et 25.

[5077] Testimony of Alan Boyd, Chairman of Airbus Industrie of North America, Inc., to US House of Representatives Subcommittee on Commerce, Consumer Protection, and Competitiveness, page 34 (23 juin 1987), pièce US-386; *voir aussi* CE, PCE, paragraphe 1133 (expliquant qu'Airbus avait besoin de prises de participation des pouvoirs publics au capital social afin de pouvoir développer des nouveaux modèles de LCA parce qu'elle n'aurait pas pu s'en sortir en produisant uniquement l'A300 et l'A310).

produits complet pour répondre aux besoins de la clientèle et pour assurer la compétitivité globale de l'entreprise".[5078] La stratégie commerciale d'Airbus est centrée sur une famille intégrée de LCA:

> "Pour assurer son succès commercial, Airbus a toujours suivi une stratégie visant à offrir des aéronefs compétitifs sur tout le marché. La notion de famille d'aéronefs a permis de parvenir à un degré élevé de communité en ce qui concerne tous les aspects de l'exploitation des aéronefs, depuis la formation des pilotes et du personnel de cabine jusqu'à la maintenance et aux pièces détachées."[5079]
>
> "**{T}ous les aéronefs d'Airbus appartiennent à une famille unique**, et partagent le même cockpit, le même poste de pilotage et les mêmes pièces détachées, ce qui permet aux exploitants d'économiser du temps et de l'argent en matière de formation des pilotes et de maintenance, ainsi que dans d'autres domaines."[5080]

Les Communautés européennes elles-mêmes ont reconnu l'importance d'offrir une gamme complète de LCA:

> "La nécessité d'offrir des produits distincts dont la communité permet aux compagnies aériennes clientes de limiter les coûts d'exploitation pour toute la flotte mais qui peuvent effectuer les diverses missions exigées par la structure de route d'une compagnie a toujours fait qu'aucun constructeur d'un produit unique ou d'une famille de produits unique, aussi remarquables soient-ils, n'a pu survivre dans la branche de production des LCA."[5081]

7.1666 La communité est importante non seulement du point de vue des acheteurs de LCA, mais également de celui des constructeurs. Produire une famille complète de modèles d'aéronefs différents permet à un constructeur de LCA d'améliorer l'efficacité de la production. Augmenter la production d'un type d'aéronefs permet de réduire le coût marginal de production de types d'aéronefs apparentés "étant donné que certaines méthodes de production sont transférables d'un modèle à l'autre dans la gamme d'un constructeur".[5082] Airbus reconnaît que le développement d'un nouvel aéronef favorise également le développement des installations et technologies de production pour toute sa famille de LCA:

> "Dans les années 1980, nous avons été en mesure d'élargir notre famille d'aéronefs 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

---

[5078] EADS, Report of the board of Directors in Documentation for the Annual General Meeting on Friday, 4 May 2007, page 30, *available at:* http://www.eads.com/xml/content/OF00000000400004/1/50/41582501.pdf, pièce US-503.

[5079] BAE Systems Annual Report 1999, page 15, pièce US-388.

[5080] EADS Annual Report 2000, page 22, pièce US-389 (pas de caractères gras dans l'original); *voir aussi* Airbus, *Excellence Runs in the Family*, *available at:* http://events.airbus.com/img/media/multimedia/advertising/press/excellence.pdf (consulté le 20 septembre 2006), pièce US-390 ("Il est rare qu'une famille vous fasse économiser de l'argent; la famille Airbus le fait."); Airbus, *Key Determinants*, pages 21 à 25, pièce US-379 (RCC).

[5081] CE, PCE, paragraphe 30.

[5082] Neven & Seabright, pièce US-382, page 23, n. 11.

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

> technologie utilisée pour l'A320/A330/A340 sera utilisée pour créer un A300 et/ou un A310 amélioré dans les années 1990."[5083]
>
> "L'A350 sera le frère de l'A380; c'est donc une technologie qui est déjà tangible puisque l'A380 vole déjà."[5084]

Airbus gère également ses activités de production de LCA par famille d'aéronefs. Ainsi, récemment, pour répondre à la question d'un analyste qui voulait savoir si la production accrue d'autres modèles pourrait "compenser le coût des retards relatifs à l'A380", le PDG d'EADS, Thomas Enders, a dit que les cadences de production durablement plus élevées de l'A320 constitueraient un "plus" permettant de compenser les coûts entraînés par les retards relatifs à l'A380.[5085] La production et les ventes d'un modèle de LCA favorisent donc le développement, la production et les ventes d'autres modèles de LCA.[5086] En conséquence, il nous semble clair que les subventions apportant un avantage à un modèle de LCA d'Airbus particulier peuvent avoir des effets secondaires pour d'autres modèles d'Airbus.

7.1667 Par conséquent, s'il peut être approprié de considérer les modèles individuellement pour certains aspects de l'analyse des effets défavorables, par exemple lors de l'examen des effets sur les prix, selon nous, pour l'identification du "produit subventionné", on ne peut pas ignorer le fait qu'Airbus a développé une famille entière de LCA comprenant divers modèles, qui est vendue aux clients comme un ensemble intégré, et que la gamme de modèles tout entière a, du moins potentiellement, bénéficié des subventions en cause.[5087] Diviser le produit subventionné comme le proposent les Communautés européennes empêcherait le Groupe spécial de tenir compte de cela.

7.1668 Nous ne pouvons accepter la thèse selon laquelle il n'y a pas de concurrence entre les LCA des différents groupes de modèles proposés par les Communautés européennes. En effet, même s'il est peut-être vrai qu'une concurrence frontale directe entre les modèles d'aéronefs situés à chaque extrémité de la gamme de modèles proposée par chaque constructeur soit limitée ou inexistante, il nous semble clair qu'il y a au moins un certain degré de concurrence entre les groupes de produits adjacents identifiés par les Communautés européennes, par exemple entre un Boeing 747 et un Airbus A380.[5088] D'ailleurs, les Communautés européennes elles-mêmes déclarent qu'une "{c}oncurrence s'exerce *presque* exclusivement entre les familles de LCA d'Airbus et de Boeing identifiées par les Communautés européennes comme faisant face à la concurrence sur des marchés de

---

[5083] Jeffrey Lenorovitz, *Airbus Industrie Launching Production for New A330/A340 Simultaneously*, Aviation Week & Space Technology (24 février 1986), pièce US-391 (non souligné dans l'original).

[5084] Jason Neely, *Airbus Top Challenge Is Keeping up with Demand*, Reuters (22 novembre 2005) (citant le PDG d'Airbus, Gustav Humbert), pièce US-392.

[5085] Audioconférence des investisseurs d'EADS (1:27:40, 3 octobre 2006), disponible sur le site Web d'EADS; la partie pertinente a été transcrite dans la pièce US-393.

[5086] Les renseignements sur l'analyse de rentabilité de l'A380 étayent cette conclusion. Pièce EC-362 (RCES), pages 5, 6, 8, 24 et 36.

[5087] D'ailleurs, comme les Communautés européennes elles-mêmes l'ont noté, aucun constructeur de LCA n'a pu survivre sans offrir une gamme complète de modèles. CE, PCE, paragraphe 30. Dès sa création, Airbus a envisagé de produire une gamme complète de modèles de LCA apparentés. "Competitiveness of U.S. Commercial Aircraft Industry", Hearing before the Subcommittee on Commerce, Consumer Protection, and Competitiveness of the Committee on Energy and Commerce, House of Representatives, 100th Congress, June 23, 1987, Serial No. 100-59, page 34 (déclaration de M. Boyd, Président d'Airbus Industrie North America), pièce US-386. Airbus a en fait mis sur le marché une telle gamme complète depuis 1970, qui concurrence la gamme complète des modèles de Boeing.

[5088] En fait, l'analyse de rentabilité concernant l'A380 **[***]**. Pièce EC-362 (RCES), page 13. D'autres éléments de preuve RCES étayent également la conclusion selon laquelle il existe un certain degré de concurrence entre les aéronefs appartenant aux différentes familles de modèles identifiées par les Communautés européennes. Pièces EC-98 (RCES), EC-375 (RCES) et EC-398 (RCES).

produits distincts".[5089] De plus, d'après les propres critères des Communautés européennes, deux familles différentes de LCA d'Airbus sont en concurrence sur les mêmes marchés de produits allégués, une d'entre elles au moins (la famille A350) étant présente sur deux des marchés de produits allégués. En particulier, de l'avis des Communautés européennes, la famille des LCA A330 d'Airbus *et* une des versions de la famille A350 (l'Airbus A350XWB-800) sont en concurrence avec les familles 767 et 787 de Boeing sur le marché des aéronefs de 200 à 300 sièges. De même, une autre version de la famille A350XWB, l'A350XWB-900/1000, *et* la famille des LCA A340 sont, selon les allégations, en concurrence avec la famille 777 de Boeing sur le marché des aéronefs de 300 à 400 sièges.[5090] Ces faits démontrent que les lignes de démarcation tracées par les Communautés européennes ne sont pas suffisamment claires pour nous permettre de conclure, si nous étions tenus d'examiner la question, que des produits distincts **doivent** être définis d'après ces lignes.[5091]

7.1669 De plus, l'approche adoptée par les Communautés européennes pour identifier le produit subventionné pertinent repose sur l'idée que les subventions en cause, en particulier celles accordées pour le lancement ou le développement d'un modèle de LCA d'Airbus particulier, n'apportent des avantages qu'à ce modèle.[5092] Les États-Unis font cependant valoir que des subventions accordées à un modèle de LCA d'Airbus ont des effets sur le développement et la production d'autres modèles en raison des effets d'apprentissage et des communités. Si nous devions définir le produit subventionné comme le suggèrent les Communautés européennes, nous ne pourrions pas prendre cet argument en considération.

7.1670 Par conséquent, dans l'ensemble, les éléments de preuve et les arguments dont nous disposons donnent à penser que la définition d'un produit unique avancée par les États-Unis n'est pas inappropriée. Bien qu'il puisse y avoir un grand nombre de paramètres en fonction desquels classer les LCA, il n'y a pas de raison évidente d'en choisir un comme unique ligne de démarcation à respecter, au lieu de traiter les LCA comme un produit subventionné unique. Airbus elle-même reconnaît combien il est important pour ses affaires de développer une "famille" unique de LCA composée de différents modèles d'aéronefs et ce facteur est tout aussi important dans l'esprit des acheteurs de LCA. En outre, il est évident qu'il existe différents degrés de concurrence au moins entre

---

[5089] CE, réponse à la question n° 130 du Groupe spécial (pas d'italique dans l'original). *Voir aussi* CE, réponse à la question n° 114 du Groupe spécial, dans laquelle les Communautés européennes parlent des "circonstances inhabituelles" que constitue une "campagne de vente intermarchés" entre l'A330-200 et le Boeing 777-200. L'existence de telles campagnes, même si elles sont inhabituelles, empêche de conclure qu'il n'y a aucune concurrence entre les familles de modèles identifiées par les CE.

[5090] CE, PCE, paragraphe 1509. Les Communautés européennes font observer ce qui suit: "Chaque LCA d'Airbus présente des caractéristiques physiques et de performance distinctives et ces aéronefs peuvent être répartis dans quatre catégories de marché distinctes en fonction de ces caractéristiques. À l'exception de la famille de LCA A350, qui inclut des LCA destinés à concurrencer deux familles de Boeing distinctes (les familles 777 et 787), ces groupes de produits correspondent aux propres "familles" d'Airbus." CE, PCE, paragraphe 1523. Cela donne à penser que même les Communautés européennes reconnaissent qu'il y a une certaine ambiguïté dans la définition des familles d'Airbus alléguées.

[5091] Nous notons que l'expert des Communautés européennes, M. Scherer, a déclaré que "les segments du marché des aéronefs se distinguent généralement les uns des autres par une augmentation du nombre de sièges d'environ 15 à 20 pour cent". CE, DDONC, paragraphe 333. Nous croyons donc comprendre que dans la mesure où la différence de capacité en sièges entre deux LCA reste dans cette fourchette de 15 à 20 pour cent, ces LCA se font concurrence. À cet égard, nous notons qu'il y a des différences de capacité en sièges comprises dans cette fourchette entre les familles A330 et A340 définies par les Communautés européennes, et les différences de capacité en sièges qui dépassent cette fourchette dans la famille du modèle A320. CE, PCE, paragraphe 1524 (tableaux).

[5092] Les Communautés européennes affirment que de "nombreuses subventions alléguées" concernent des familles spécifiques de LCA d'Airbus, mais elles ne présentent pas d'éléments de preuve pour étayer ce point de vue, sauf en ce qui concerne l'AL/FEM, qui est accordée pour le lancement de modèles de LCA d'Airbus spécifiques. CE, PCE, paragraphes 1551 à 1553 et 1637.

les marchés adjacents qui, selon les allégations des Communautés européennes, devraient être utilisés pour définir le "produit subventionné". Compte tenu de cela, nous ne pensons pas qu'il serait approprié de rejeter le produit subventionné proposé par les États-Unis et nous procéderons à notre analyse sur cette base.[5093]

ii) Produit similaire

7.1671 Les parties au présent différend sont d'avis qu'une détermination concernant le produit similaire est nécessaire afin de pouvoir examiner les allégations de dommage au titre de l'article 5 a), de détournement et d'entrave au titre de l'article 6.3 a) et b) et de sous-cotation des prix au titre de l'article 6.3 c) formulées par les États-Unis.[5094] Nous faisons observer que dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'Organe d'appel s'est demandé, mais n'a pas décidé si, dans le cas d'une allégation d'empêchement notable de hausses de prix au titre de l'article 6.3 c), le produit identifié par le plaignant devait être "similaire" au produit subventionné pertinent, puis il a noté que cela soulevait la question de savoir si dans une affaire portant sur un empêchement de hausses de prix, une dépression des prix et une perte de ventes allégués, il existait une prescription voulant que le produit subventionné et le produit pertinent du plaignant soient "similaires", question qu'il n'a toutefois pas examinée.[5095] Les États-Unis suggèrent que, même si l'identification d'un "produit similaire" n'est pas strictement exigée pour des allégations au titre de l'article 6.3 c), la structure logique de l'article 6.3 c) exige de même l'identification d'un produit du Membre plaignant dont les prix ont été affectés de manière défavorable par les subventions.[5096] Selon nous, il n'est pas à proprement parler nécessaire d'identifier un "produit similaire" au sens de la note de bas de page 46 de l'Accord SMC pour évaluer un empêchement de hausses de prix, une dépression des prix ou une perte de ventes au titre de l'article 6.3 c).[5097]

7.1672 Les Communautés européennes affirment qu'il y a trois "produits similaires" de Boeing correspondant à trois des produits "subventionnés" d'Airbus qu'elles ont identifiés et qu'il n'y a pas de "produit similaire" de Boeing correspondant au produit "subventionné" A380, et pas de "produit subventionné" d'Airbus correspondant au Boeing 747. Cependant, à la lumière de notre conclusion concernant le produit subventionné, nous ne voyons aucun fondement juridique à la position des Communautés européennes.

7.1673 Comme nous l'avons fait observer plus haut, la note de bas de page 46 de l'Accord SMC définit le produit similaire comme s'entendant:

> "d'un produit identique, c'est-à-dire semblable à tous égards au produit considéré, ou, en l'absence d'un tel produit, d'un autre produit qui, bien qu'il ne soit pas semblable à

[5093] Des éléments de preuve RCES étayent également la conclusion selon laquelle il existe un certain degré de concurrence entre les aéronefs appartenant aux différentes familles de modèles identifiées par les Communautés européennes. Pièces EC-98 (RCES), EC-362 (RCES), EC-375 (RCES) et EC-398 (RCES).

[5094] États-Unis, PCE, paragraphe 717; CE, PCE, paragraphe 1515.

[5095] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, note de bas de page 453.

[5096] États-Unis, PCE, paragraphe 717.

[5097] *Voir* le rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphes 7.556 et 7.557, dans lequel le Groupe spécial est parvenu à la même conclusion. Cependant, comme ce groupe spécial l'a fait observer, il semblerait logique qu'un Membre plaignant doive identifier le ou les produits au sujet desquels il est allégué qu'il y a sous-cotation des prix, empêchement de hausses des prix, dépression des prix ou perte de ventes. Il n'est pas contesté que les États-Unis l'ont fait dans la présente affaire et les Communautés européennes n'avancent aucun argument à cet égard.

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

> tous égards, présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du produit considéré".[5098]

La définition du produit similaire figurant dans la note de bas de page 46 s'applique spécifiquement à l'Accord SMC dans sa totalité.[5099] Dans le contexte d'un différend portant sur des effets défavorables, le "produit considéré" auquel il est fait référence à la note de bas de page 46 doit, selon nous, s'entendre du produit subventionné, qui comme nous l'avons déterminé ci-dessus est constitué, dans la présente affaire, par tous les LCA d'Airbus.[5100] Par conséquent, le produit similaire aux fins du présent différend est un produit "identique, c'est-à-dire semblable à tous égards au {produit subventionné}, ou en l'absence d'un tel produit, ... un autre produit qui, bien qu'il ne soit pas semblable à tous égards, présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du {produit subventionné}".

7.1674 Il nous semble clair qu'il n'y a pas de produit des États-Unis qui soit **identique** au produit subventionné identifié par les États-Unis, à savoir tous les LCA d'Airbus. Tous les aéronefs produits par Airbus et par Boeing présentent des différences qui ne permettent pas de constater qu'ils sont identiques. D'un autre côté, il nous semble également clair qu'un aéronef civil gros porteur de Boeing, dans son ensemble, est un produit qui présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles d'un aéronef civil gros porteur d'Airbus, dans son ensemble. Nous considérons donc que le produit similaire pertinent dans le présent différend est constitué par tous les LCA de Boeing.

7.1675 Les Communautés européennes font valoir que, puisque différents modèles de LCA de Boeing sont en concurrence sur des marchés de produits distincts avec les modèles de LCA d'Airbus correspondants, et puisque les caractéristiques physiques sont primordiales pour déterminer le produit similaire, les États-Unis ont indûment regroupé des aéronefs de Boeing présentant d'énormes différences physiques pour faire valoir qu'il s'agissait d'un seul produit similaire. Cet argument est essentiellement le même que celui qui a été avancé par le Canada dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux V* et rejeté par le Groupe spécial dans ce différend. Étant donné que la définition du produit similaire est la même aux fins de la présente affaire qu'aux fins de l'Accord antidumping, nous estimons que les décisions concernant le produit similaire rendues au regard de l'Accord antidumping sont pertinentes pour notre analyse dans la présente affaire.[5101] Le rapport du Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux V* concerne directement les questions soulevées par l'argument des Communautés européennes. Dans cette affaire, les États-Unis avaient réalisé des enquêtes en matière de droits compensateurs et antidumping visant le bois d'œuvre résineux en provenance du Canada. Le bois d'œuvre résineux, le produit faisant l'objet d'un dumping considéré, se composait d'une large gamme d'articles. L'autorité des États-Unis chargée de l'enquête a constaté qu'il existait un seul produit similaire, qui avait la même portée que le produit faisant l'objet

---

[5098] Accord SMC, note de bas de page 46.

[5099] "Dans le présent accord, l'expression "produit similaire" s'entend …" Accord SMC, note de bas de page 46.

[5100] Bien que les Communautés européennes contestent la légitimité du produit subventionné identifié, elles ne font pas valoir que le "produit considéré" dans le contexte du présent différend est autre chose que le produit subventionné en cause.

[5101] Il existe également une Déclaration ministérielle sur le règlement des différends conformément à l'Accord antidumping et à l'Accord SMC, dans laquelle les Ministres ont reconnu la nécessité "d'assurer la cohérence du règlement des différends résultant de l'application de mesures antidumping et de mesures compensatoires". Étant donné que la Déclaration est axée sur les différends relatifs aux mesures correctives commerciales, elle n'est pas directement applicable dans le contexte d'un différend portant sur des effets défavorables. Cependant, puisque l'expression "produit similaire" est définie aux fins de l'Accord SMC dans sa totalité, nous jugeons approprié de faire en sorte d'appliquer dans la présente affaire une définition qui soit compatible avec celle appliquée par des groupes spéciaux dans le contexte antidumping afin d'éviter de possibles conflits entre l'Accord SMC et l'Accord antidumping à cet égard.

d'un dumping considéré. Devant le Groupe spécial, le Canada a fait valoir que "les produits pris individuellement, qui constituaient collectivement le "produit similaire", n'étaient pas semblables à chacun des produits formant collectivement le produit considéré puisqu'ils ne présentaient pas de caractéristiques ressemblant étroitement à celles de chacun des produits pris individuellement constituant collectivement le produit considéré".[5102] Le Groupe spécial a constaté que la définition donnée par l'autorité des États-Unis chargée de l'enquête d'un produit similaire unique, ayant la même portée que le produit considéré, ne violait pas l'article 2.6 de l'Accord antidumping et a rejeté l'argument du Canada selon lequel "les expressions "produit considéré" et "produit similaire" {devaient} être limitées à un seul groupe de produits ayant des caractéristiques communes".[5103]

7.1676 Suivant le même raisonnement, nous concluons que le produit des États-Unis qui est "similaire" aux LCA d'Airbus est constitué par les LCA de Boeing. Nous parvenons à cette conclusion bien qu'il y ait manifestement des différences entre des modèles d'Airbus particuliers et les modèles de Boeing qui leur correspondent le plus étroitement, et en dépit des arguments des Communautés européennes selon lesquels l'Airbus A380 n'est en concurrence avec aucun aéronef de Boeing et le Boeing 747 n'est en concurrence avec aucun aéronef d'Airbus. Comme nous l'avons noté plus haut, l'analyse de rentabilité relative à l'A380 **[***]** ce point de vue.[5104] En outre, les États-Unis ont présenté des éléments de preuve indiquant qu'une concurrence s'exerçait spécifiquement entre l'A380 et le Boeing 747, et que l'A340 était également en concurrence avec le 747 dans une mesure notable.[5105] Cette concurrence repose sur des caractéristiques similaires de l'aéronef qui le rend approprié pour la même utilisation, tant d'une manière générale que spécifiquement en tant qu'aéronef ayant une grande capacité en sièges. Il n'y a rien dans la définition du produit similaire qui, à première vue, exigerait une analyse des groupes d'articles à l'intérieur du produit subventionné considéré afin de déterminer un produit similaire "le plus étroitement ressemblant" pour chaque groupe, et nous ne jugeons ni approprié ni nécessaire d'entreprendre une telle analyse. En outre, la définition du produit similaire précise que, en l'absence d'un produit "identique, c'est-à-dire semblable à tous égards au produit considéré", le produit similaire s'entend "d'un autre produit qui, bien qu'il ne soit pas semblable à tous égards, présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du produit considéré". Donc, même à supposer que nous acceptions la position des Communautés européennes selon laquelle il existe de multiples produits subventionnés, et selon laquelle il n'y a aucun produit des États-Unis qui soit en concurrence frontale avec l'A380, il nous faudrait encore trouver un "produit similaire" des États-Unis correspondant à un possible produit subventionné A380. En l'absence d'un produit identique, un autre produit présentant des caractéristiques "ressemblant étroitement" à celles de l'A380, qui dans la présente affaire serait le Boeing 747, semblerait approprié.

7.1677 Les Communautés européennes font aussi valoir, en se fondant sur le rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, que la détermination du produit similaire doit être étroitement axée sur la question des caractéristiques physiques. Toutefois, la tâche du Groupe spécial dans cette affaire était de déterminer lesquels, parmi différents modèles d'automobiles produits par les Membres plaignants, pouvaient être considérés comme le "produit similaire" au produit subventionné spécifique, qui était la Timor, l'unique modèle fabriqué en Indonésie. Pour avoir une situation analogue dans le cas des LCA, il faudrait que les États-Unis aient déposé un recours contre des subventions accordées à un modèle unique de LCA d'Airbus dont ils allégueraient qu'il est

[5102] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux V*, paragraphe 7.155.

[5103] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux V*, paragraphe 7.157. Dans l'affaire *CE – Saumon (Norvège)*, le Groupe spécial a de même rejeté un argument selon lequel le produit visé par l'enquête devait comprendre uniquement des produits qui étaient tous "similaires" les uns aux autres, c'est-à-dire qu'il devait être homogène sur le plan interne.

[5104] Pièce EC-362 (RCES), page 13.

[5105] États-Unis, réponse à la question n° 40 du Groupe spécial, paragraphes 235 à 242 et références citées dans cette réponse; États-Unis, PDOC, paragraphe 63; États-Unis, DCE, paragraphes 654 à 656.

subventionné, et que le Groupe spécial cherche à déterminer quel aéronef de Boeing pourrait être jugé à juste titre "similaire" au modèle de LCA unique dont il est allégué qu'il est subventionné. Cependant, lorsque, comme ici, le produit subventionné considéré comprend la gamme tout entière des modèles de LCA produits par Airbus, nous ne voyons rien qui empêche de conclure que la gamme correspondante des aéronefs produits par le Membre plaignant constitue un "produit similaire" approprié – c'est-à-dire le "produit qui, bien qui qu'il ne soit pas semblable à tous égards, présente des caractéristiques ressemblant étroitement à celles du produit considéré".[5106]

7.1678 Dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, le Groupe spécial a bien déclaré que "l'analyse de la question de savoir quelles voitures {avaient} des "caractéristiques ressemblant étroitement" à celles de la Timor {devait} logiquement inclure, comme élément important, les caractéristiques physiques des voitures en cause".[5107] Cependant, une analyse visant à déterminer quels produits fabriqués aux États-Unis sont "similaires" au produit subventionné peut sans aucun doute prendre en considération les caractéristiques physiques de la famille des aéronefs d'Airbus dans son ensemble, tout comme l'analyse faite dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux V*, et évaluer la correspondance entre les gammes d'aéronefs des deux éléments de l'équation. En outre, le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* a ensuite fait observer ce qui suit:

> "Nous ne pensons pas que l'Accord SMC nous empêche d'envisager d'autres critères que les caractéristiques physiques, s'ils sont pertinents pour l'analyse du concept de produit similaire. L'expression "caractéristiques ressemblant étroitement", dans son sens ordinaire, comprend les caractéristiques physiques, mais non exclusivement, et nous ne voyons rien dans le contexte ainsi que dans l'objet ou le but de l'Accord SMC qui nous obligerait à conclure autrement."[5108]

Par conséquent, d'autres critères, comme l'adéquation à l'utilisation, la fidélité à la marque, les perceptions des consommateurs, dans la mesure où ils ne sont pas liés aux caractéristiques physiques, peuvent également être pris en compte.

7.1679 Enfin, nous faisons observer que le fait d'avoir conclu qu'il y a un produit subventionné unique et un produit similaire correspondant unique ne signifie pas que nous devons procéder à une analyse indifférenciée ou monolithique du dommage au titre de l'article 5 a) ou du préjudice grave au titre de l'article 6.3 a), b) et c). Dans le contexte du dommage, qui est défini aux fins de l'article 5 comme étant utilisé avec le même sens que dans les affaires portant sur des droits compensateurs[5109], nous notons que l'Organe d'appel a dit que les autorités chargées de l'enquête pouvaient examiner le dommage dans le contexte des mesures correctives commerciales en considérant les effets des importations sur des segments de marché, dès lors qu'elles n'excluaient aucun segment de marché dans une telle analyse et que les conclusions générales portaient sur la question du dommage pour l'ensemble de la branche de production.[5110] De même, nous estimons que, dans la mesure où cela est

---

[5106] Nous faisons observer que la gamme des aéronefs, s'agissant des deux aspects de la question, produit subventionné et produit similaire, couvre tout l'éventail des aéronefs civils gros porteurs existants. Aucune des parties n'a suggéré que les aéronefs plus petits devraient être considérés comme un produit similaire dans le présent différend et nous n'abordons pas cette question.

[5107] Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.173.

[5108] *Id.*

[5109] La note de bas de page 11, relative à l'article 5 a) de l'Accord SMC, précise que "{l'}expression "dommage causé à une branche de production nationale" est utilisée ici avec le même sens que dans la Partie V {mesures compensatoires}".

[5110] Ce point de vue est fondé sur celui exprimé en ce sens par l'Organe d'appel dans un différend portant sur des droits antidumping, rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier laminé à chaud*, paragraphe 204 ("le fait, pour les autorités chargées de l'enquête, d'examiner une branche de production nationale par partie, secteur ou segment peut être extrêmement pertinent ... lorsque les autorités chargées de

pertinent, dans notre analyse à la fois du dommage et du préjudice grave, nous pouvons examiner les effets allégués sur des segments de marché particuliers, par exemple pour des campagnes de vente individuelles, sur lesquelles le produit subventionné et le produit similaire se font concurrence, ou sur les prix de modèles de LCA spécifiques. Une telle analyse différenciée sera probablement pertinente pour notre analyse de l'existence d'une sous-cotation des prix, d'un empêchement de hausses des prix, d'une dépression des prix ou d'une perte de ventes dans une mesure notable "sur le même marché".

7.1680 En résumé, nous concluons qu'il est raisonnable et approprié de procéder à l'analyse des effets défavorables sur la base d'un produit subventionné, à savoir tous les LCA d'Airbus, comme l'ont proposé les États-Unis, et qu'il y a un unique produit des États-Unis qui est "similaire" au produit subventionné, à savoir tous les LCA de Boeing.

5. Période de référence

a) Arguments des parties

i) États-Unis

7.1681 Les États-Unis ont présenté à l'origine des données et des arguments couvrant la période allant de 2001 à 2005 pour étayer leurs allégations d'effets défavorables. Par la suite, dans leur deuxième communication écrite et leur deuxième déclaration orale et en réponse aux questions du Groupe spécial, ils ont présenté des données additionnelles pour l'année civile 2006.[5111] Les États-Unis font cependant valoir que le Groupe spécial ne devrait pas sélectionner une "période de référence" particulière pour son examen des effets défavorables.[5112] En fait, ils font valoir qu'il appartient au Membre plaignant, c'est-à-dire les États-Unis, de définir la période appropriée puis au Groupe spécial de déterminer si le Membre plaignant a établi des éléments *prima facie*. Ce faisant, les États-Unis font valoir que le Groupe spécial sera appelé à étudier les éléments de preuve et les arguments présentés, y compris à examiner si les périodes utilisées par les parties sont adéquates pour leur permettre de s'acquitter de la charge de la preuve qui leur incombe à chacune.[5113]

7.1682 En ce qui concerne leur argument avançant une date limite pour l'examen des effets défavorables, à savoir 2005, les États-Unis font valoir que la "question" que le Groupe spécial doit examiner est définie dans la demande d'établissement, pour ce qui est tant du fond que du champ d'application temporel.[5114] Les États-Unis soutiennent donc qu'il est approprié de prendre en considération des données pour l'année où le Groupe spécial a été établi, mais non pour les années suivantes, lorsqu'il s'agit de décider si les subventions en question causent des effets défavorables. Ils affirment cependant que les effets défavorables dont ils avancent l'existence ont continué après l'établissement du Groupe spécial et continuent actuellement. Les États-Unis reconnaissent que des éléments de preuve concernant toute période pertinente pour la question dont le Groupe spécial est saisi peuvent être pris en considération, mais ils assurent que l'affirmation selon laquelle les effets défavorables ont cessé quelque temps après l'établissement du Groupe spécial n'est pas un moyen de

---

l'enquête entreprennent l'examen d'une partie d'une branche de production nationale, elles devraient, en principe, examiner, de la même manière, toutes les autres parties qui composent cette branche, et examiner aussi la branche de production dans son ensemble. Ou alors les autorités chargées de l'enquête devraient donner une explication satisfaisante indiquant pourquoi il n'est pas nécessaire d'examiner directement ou spécifiquement les autres parties de la branche de production nationale").

[5111] États-Unis, DCE, paragraphes 698, 701, 703, 731 et 734, pièce US-616, États-Unis, réponse à la question n° 238 du Groupe spécial.

[5112] États-Unis, réponse à la question n° 133 du Groupe spécial, paragraphe 440.

[5113] États-Unis, réponse à la question n° 133 du Groupe spécial, paragraphes 438 et 439.

[5114] États-Unis, DCE, paragraphe 674.

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

défense contre l'allégation qu'ils ont formulée.[5115] Les États-Unis font valoir qu'en fait, une amélioration de la situation de Boeing en 2006 et ultérieurement ne démontre pas que les effets défavorables n'existent plus.[5116]

7.1683 Les États-Unis admettent la constatation du Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Coton upland* selon laquelle il faudrait constater que l'existence d'un préjudice grave est établie "jusqu'à, et y compris un moment récent".[5117] Ils estiment cependant que l'expression "jusqu'à, et y compris un moment récent" doit s'entendre d'une période de plusieurs années jusqu'à, et y compris l'année où le Groupe spécial a été établi, mais qu'elle n'inclut pas la période postérieure à cette année.[5118] Les États-Unis font valoir que le mandat d'un groupe spécial est fixé à la date de son établissement et citent à cet égard des affaires dans lesquelles des mesures qui avaient expiré ou avaient été supprimées après l'établissement ont néanmoins été examinées par les Groupes spéciaux, en particulier le rapport sur l'affaire *CE – Produits biotechnologiques*.[5119]

7.1684 Les États-Unis estiment que l'article 6.7 c), sur lequel s'appuient les Communautés européennes pour faire valoir que le Groupe spécial devrait exclure de son analyse les renseignements concernant la période de 2001 à 2003 pour cas de force majeure, identifie une série d'événements qui limitent l'aptitude du Membre plaignant à exporter ses produits pour des raisons qui n'ont rien à voir avec les subventions. De l'avis des États-Unis, lorsque l'existence de tels événements pourra être établie, le lien de causalité entre le subventionnement et la perte de parts de marché d'exportation sera rompu. Les États-Unis font cependant valoir que la récession survenue sur le marché des LCA entre 2001 et 2003 n'était pas due à une quelconque inaptitude de la branche de production des États-Unis à produire ou exporter des LCA. Ils affirment que les clients ont simplement choisi de plus en plus d'acheter des LCA auprès d'Airbus plutôt que de Boeing; choix qui a fait que Boeing a été frappée de manière disproportionnée par la récession survenue sur le marché.[5120]

7.1685 Les États-Unis reconnaissent bien que des données concernant n'importe quelle période, y compris la plus récente, peuvent être prises en considération par le Groupe spécial au moment de procéder à une analyse à long terme des effets des subventions sur le marché pertinent, mais ils font valoir que ni le Groupe spécial ni l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* n'a souscrit à la position des Communautés européennes selon laquelle seules les tendances les plus récentes du marché étaient pertinentes. Les États-Unis contestent en particulier le point de vue selon lequel il faut montrer que des effets défavorables existent au cours de la période la plus récente pour qu'un groupe spécial puisse constater l'existence d'effets défavorables actuels.[5121]

[5115] États-Unis, DCE, paragraphe 684.
[5116] États-Unis, DCE, paragraphe 672.
[5117] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1198.
[5118] États-Unis, réponse à la question n° 134 du Groupe spécial, paragraphe 451.
[5119] États-Unis, DCE, paragraphe 673.
[5120] États-Unis, DCE, paragraphes 658 et 659; États-Unis, réponse à la question n° 49 c) du Groupe spécial.
[5121] États-Unis, observations sur les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 7, faisant référence au 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* (*États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*), WT/DS267/RW et Corr.1, adopté le 20 juin 2008, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, WT/DS267/AB/RW, et au 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 (États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil))*, WT/DS267/AB/RW, adopté le 20 juin 2008.

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

ii) Communautés européennes

7.1686 Les Communautés européennes présentent une série d'arguments à l'appui de leur position selon laquelle la période de référence appropriée pour l'examen du Groupe spécial devrait inclure des données pour 2004-2006 et, lorsqu'elles sont disponibles et fiables, pour 2007, pour permettre de déterminer si les subventions causent des effets défavorables en 2006 (et en 2007). Premièrement, les Communautés européennes font valoir que l'utilisation de données relatives à la période de 2001 à 2003 serait incompatible avec l'article 6.7 c) de l'Accord SMC et avec la prescription selon laquelle le Groupe spécial doit procéder à une évaluation objective, étant donné que les données relatives à cette période sont faussées à cause des répercussions du 11 septembre 2001 (le "11 septembre").[5122] Les Communautés européennes affirment que le marché des LCA, en particulier aux États-Unis, s'est effondré principalement à cause de la chute de la demande de voyages aériens après les événements du 11 septembre. Des transporteurs aériens ont fait faillite, des commandes ont été annulées ou reportées et les clients ont cherché à renégocier les prix, si bien qu'Airbus comme Boeing se sont retrouvées à produire des aéronefs dont le client initial ne voulait plus. Pour les Communautés européennes, les événements du 11 septembre constituent un cas de force majeure au sens de l'article 6.7 c) et elles affirment donc que la période de 2001 à 2003 doit être jugée non fiable comme point de départ de l'évaluation des effets défavorables.[5123]

7.1687 Deuxièmement, les Communautés européennes affirment que la période utilisée pour évaluer l'évolution de la situation en ce qui concerne le dommage important et le préjudice grave actuels doit inclure une période qui reflète, aussi précisément que possible, les conditions de concurrence qui existent aujourd'hui. Elles font valoir que la période de 2004 à 2006 reflète plus précisément la concurrence normale sur les marchés de LCA et devrait donc constituer la période pertinente. Les Communautés européennes estiment que les données pour 2001-2003 ne reflètent pas les conditions normales de concurrence et elles affirment par conséquent que s'appuyer sur ces données serait inapproprié en plus d'être incompatible avec l'article 6.7 c) de l'Accord SMC.[5124]

7.1688 Troisièmement, les Communautés européennes font observer que l'article 6.4 de l'Accord SMC prévoit que l'évaluation du détournement ou de l'entrave doit être fondée sur une "période dûment représentative ... qui, en temps normal, sera d'au moins un an". Elles affirment que cela est compatible avec ce qu'elles décrivent comme la "préférence exprimée" par l'Organe d'appel et des groupes spéciaux pour une période plus courte dans le contexte des enquêtes visant des mesures correctives commerciales nationales, dans lesquelles l'Organe d'appel et les groupes spéciaux soulignent que les données et tendances relatives au *passé le plus récent* sont les plus pertinentes.[5125] À cet égard, les Communautés européennes invoquent les décisions rendues dans des différends relatifs à des mesures de sauvegarde, *Argentine – Chaussures (CE)*[5126] et *États-Unis – Viande d'agneau*[5127], ainsi que dans un différend antidumping, *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*.[5128] Les Communautés européennes font valoir que le principe directeur applicable aux enquêtes en matière de dommage effectuées par les autorités chargées de l'enquête est que plus les données examinées sont récentes plus l'analyse du dommage actuel sera exacte. Elles font observer que la note de bas de page 11 relative à l'article 5 de l'Accord SMC dispose que l'expression "dommage causé à une branche de production nationale" est utilisée avec le même sens que dans la partie V, et elles font

[5122] CE, PCE, paragraphe 1494.
[5123] CE, PCE, paragraphe 1495.
[5124] CE, PCE, paragraphe 1497.
[5125] CE, PCE, paragraphe 1498.
[5126] Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Mesures de sauvegarde à l'importation de chaussures* ("*Argentine – Chaussures (CE)*"), WT/DS121/AB/R, adopté le 12 janvier 2000, note de bas de page 130.
[5127] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Viande d'agneau*, paragraphe 137.
[5128] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, paragraphe 165.

valoir que cette préférence devrait aussi s'appliquer dans les affaires concernant des effets défavorables.

7.1689 Enfin, les Communautés européennes font valoir que la période de 2004 à 2006 est compatible avec les décisions rendues par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Coton upland* et *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*. Elles affirment que les périodes de référence prises en considération dans les rapports du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel sur ce différend couvraient des années pendant lesquelles la production de coton upland des États-Unis était élevée et les subventions accordées par les États-Unis étaient plus élevées que précédemment mais que, conformément aux arguments des États-Unis, elles n'incluaient pas la campagne de commercialisation 1998 pendant laquelle, d'après les affirmations des États-Unis, l'abandon de superficies plantées en coton upland avait été inhabituellement élevé en raison de la sécheresse, et la production de coton upland des États-Unis avait donc été inhabituellement faible.[5129] Les Communautés européennes font valoir que le principe à tirer de ce rapport est que les données portant sur des années où les conditions de concurrence ont été inhabituelles ne devraient pas être utilisées pour définir des tendances donnant des indications sur les effets défavorables actuels dans les conditions de concurrence normales actuelles. Les Communautés européennes affirment que ce principe a été défendu par les États-Unis dans le différend relatif à la mise en œuvre dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* et a été confirmé par le Groupe spécial et l'Organe d'appel.[5130] Elles font observer que, dans le différend initial comme dans le différend relatif à la mise en œuvre, des renseignements relatifs à une période postérieure à la date de l'établissement du Groupe spécial ont été présentés et pris en considération afin d'évaluer s'il existait des effets défavorables "actuels".[5131]

7.1690 Les Communautés européennes estiment que les événements du 11 septembre constituent un cas de force majeure au sens de l'article 6.7 c) de l'Accord SMC et que, par conséquent, les données concernant la période de 2001 à 2003 ne peuvent pas être utilisées comme point de départ de l'évaluation des effets défavorables.[5132] Les Communautés européennes reconnaissent que l'article 6.7 c) de l'Accord SMC fait uniquement référence à des allégations de détournement ou d'entrave causant un préjudice grave aux fins de l'article 6.3, mais font valoir qu'il constitue un "contexte important" pour déterminer la période pertinente pour l'évaluation d'allégations concernant d'autres effets défavorables.[5133] Elles font valoir qu'en conséquence, la période de trois ans allant de 2001 à 2003 doit être exclue de la période de référence appropriée pour notre évaluation des allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 a) et 6.3 b).[5134] En outre, les Communautés européennes soutiennent que les conditions de concurrence entre 2001 et 2003 ne reflètent pas les conditions actuelles de concurrence dans la branche de production des LCA. Par conséquent, de manière plus générale, les Communautés européennes mettent en doute la pertinence de ces données "antérieures" pour déterminer s'il y a ou non des effets défavorables *actuels* sous la forme à la fois d'un dommage et d'un préjudice grave au sens de l'article 5 a) et c) et de l'article 6.3 c), ainsi que de l'article 6 a) et b).[5135]

[5129] CE, PCE, paragraphes 1503 et 1504.
[5130] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 10 et 11.
[5131] CE, observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 12 à 15.
[5132] CE, PCE, paragraphe 1495.
[5133] CE, PCE, paragraphe 1495, note de bas de page 1328.
[5134] CE, réponses aux questions n° 204 et 207 du Groupe spécial.
[5135] CE, réponse à la question n° 204 du Groupe spécial, paragraphes 279 et 280.

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

b) Arguments des tierces parties

i) Brésil

7.1691 Le Brésil estime que la sélection d'une période de référence appropriée n'est pas une prescription spécifique de l'Accord SMC mais plutôt un outil analytique qui devrait aider un groupe spécial à évaluer des allégations d'effets défavorables.[5136] Il fait référence aux constatations du Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, selon lesquelles une évaluation d'un phénomène fondé sur les effets ne peut pas être "effectuée dans l'abstrait. En fait, nous estimons qu'il faut se référer à une période antérieure récente pour discerner les effets défavorables causés par des subventions".[5137] Le Brésil soutient donc que la sélection de la période de référence devrait aussi prendre en compte la nature et les conditions spécifiques du marché sur lequel, selon les allégations, les effets défavorables existent. De l'avis du Brésil, cela est compatible avec la prescription selon laquelle les groupes spéciaux doivent procéder à une évaluation objective de la question dont ils sont saisis.[5138]

ii) Canada

7.1692 Le Canada estime que l'Accord SMC n'indique pas de période de référence particulière à utiliser. Quelle que soit la période choisie, elle doit être représentative et permettre un examen approfondi des questions.[5139]

c) Évaluation par le Groupe spécial

7.1693 Les articles 5 a) et c) et 6.3 a), b) et c) n'indiquent aucune période particulière qu'un groupe spécial doit prendre en considération pour évaluer si les subventions en question causent des effets défavorables pour les intérêts du Membre plaignant, soit sous la forme d'un dommage pour la branche de production nationale du Membre plaignant, soit sous la forme d'un préjudice grave. L'article 6.4 indique qu'aux fins de l'analyse de l'entrave ou du détournement visant les exportations au titre de l'article 6.3 b), un groupe spécial devrait examiner les modifications survenues dans les parts relatives du marché "sur une période dûment représentative, suffisante pour démontrer des tendances manifestes dans l'évolution du marché du produit considéré, qui, en tant normal, sera d'au moins un an". Cependant, si cette disposition établit une période minimale pour les données à prendre en considération dans des circonstances normales, elle ne donne aucune indication quant à la date de début ou à la date de fin de la période pertinente. Elle ne donne pas non plus d'indication concernant la durée appropriée d'une période pertinente, pour autant que la durée minimale d'une année soit généralement respectée dans le contexte d'une analyse au titre de l'article 6.4.

7.1694 Il est clair que la constatation que nous sommes tenus de formuler porte sur la question de savoir s'il existe des effets défavorables "actuels" causés par les subventions en cause, et les parties ne font pas valoir le contraire.[5140] Bien entendu, il est impossible d'évaluer la situation "actuelle" étant donné qu'il n'y a pas de données immédiates disponibles, et un examen du passé est donc nécessaire pour tirer des conclusions concernant les effets défavorables actuels. La question que nous devons

[5136] Brésil, réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, paragraphe 36.

[5137] Brésil, réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, paragraphe 36, citant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1198.

[5138] Brésil, réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, paragraphe 36.

[5139] Canada, réponse aux questions posées par le Groupe spécial aux tierces parties, paragraphe 17.

[5140] À cet égard, nous faisons observer que le texte de l'article 5 met l'accent sur le présent puisqu'il dispose qu'"{a}ucun Membre ne devrait **causer** ... d'effets défavorables". Le texte de l'article 6.3 a), b) et c) fait encore plus manifestement référence au présent, chaque alinéa commençant par l'expression "la subvention **a** pour effet ...". (caractères gras dans l'original)

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

examiner ici est celle de savoir quels éléments de preuve nous devrions prendre en compte, et à quelle période antérieure nous devrions nous référer, pour tirer de telles conclusions. Selon nous, en l'absence de toute indication spécifique sur ce point, nous devrions éviter de choisir une période de référence *a priori*. Les arguments juridiques des parties n'établissent pas qu'un groupe spécial ne peut pas, ou alors doit, se concentrer sur l'une ou l'autre des périodes proposées par les parties, au sens d'une limitation de l'examen par le Groupe spécial de renseignements dans l'abstrait. Nous considérons plutôt qu'il est de notre responsabilité, pour établir une détermination compatible avec nos obligations au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord, d'examiner les éléments de preuve avancés par les États-Unis et les éléments de preuve présentés à titre de réfutation par les Communautés européennes, y compris les renseignements récents lorsqu'ils sont pertinents et fiables, pour déterminer si les États-Unis ont démontré que les subventions causaient des effets défavorables actuels au sens de l'article 5 de l'Accord SMC. Cela rend certes notre tâche d'évaluation des éléments de preuve plus complexe, mais cela garantit aussi que nous procéderons à un examen objectif de tous les éléments de preuve, comme l'exige l'article 11 du Mémorandum d'accord, pour établir nos conclusions.

7.1695 Les Communautés européennes font valoir que la période de référence pour notre évaluation des allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 a) et 6.3 b) doit exclure les données pour la période de 2001 à 2003 parce que les événements du 11 septembre constituent, selon leurs allégations, un cas de force majeure au sens de l'article 6.7 c). Selon nous, les Communautés européennes ont tort de s'appuyer sur cette disposition pour identifier une période de référence appropriée. L'article 6.7 c) dispose ce qui suit:

> "6.7 Il n'y aura pas détournement ni entrave causant un préjudice grave au sens du paragraphe 3 lorsqu'il existera l'une quelconque des circonstances suivantes[18] pendant la période considérée:
>
> c) catastrophes naturelles, grèves, désorganisation des transports ou autres cas de force majeure affectant de manière substantielle la production, les qualités, les quantités ou les prix du produit dont le Membre plaignant dispose pour l'exportation; …

[18] Le fait que certaines circonstances sont visées dans ce paragraphe ne leur confère pas en soi un statut juridique quelconque au regard du GATT de 1994 ou du présent accord. Ces circonstances ne doivent pas avoir un caractère isolé ou sporadique ni être par ailleurs insignifiantes."

7.1696 L'article 6.7 c) décrit une circonstance particulière, la force majeure qui, si elle existe "pendant la période considérée", empêche de constater qu'il y a un détournement ou une entrave causant un préjudice grave au sens de l'article 6.3. Par conséquent, l'article 6.7 c), selon ses propres termes, ne concerne pas l'identification de la période pertinente à prendre en considération dans une analyse relative au préjudice grave. En fait, son application est explicitement limitée à la situation dans laquelle les circonstances particulières décrites se produisent au cours de la période considérée pour une analyse relative au préjudice grave. Cela signifie que la période de référence pertinente doit être établie avant que l'on puisse examiner l'applicabilité de l'article 6.7 c). Il n'y a par conséquent rien dans l'article 6.7 c) qui étaye l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle il faut déduire de la période de référence pertinente la période de trois ans pendant laquelle les Communautés européennes affirment que les effets du cas de force majeure allégué (c'est-à-dire le 11 septembre) se sont fait sentir.

7.1697 En outre, nous ne sommes pas convaincus par l'argument des Communautés européennes selon lequel les événements du 11 septembre constituent un cas de force majeure au sens de

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

l'article 6.7 c). Ce dernier est un des six alinéas de l'article 6.7 qui décrivent les circonstances qui, si elles existent pendant la période considérée, feront qu'"il n'y aura pas" détournement ni entrave causant un préjudice grave au sens de l'article 6.3. Donc, selon la lecture que nous en faisons, l'article 6.7 identifie six circonstances particulières qui affectent le Membre plaignant de telle manière qu'il est inacceptable d'attribuer un détournement ou une entrave se produisant au cours de la période considérée au fait que le Membre défendeur a recours à des subventions. Autrement dit, les négociateurs de l'Accord SMC sont convenus que, dans les circonstances identifiées à l'article 6.7 a) à f), une constatation de préjudice grave fondée sur un détournement ou une entrave devrait être juridiquement interdite, sans qu'il soit nécessaire d'examiner si ce détournement ou cette entrave est l'effet des subventions en cause.

7.1698 Ce qui correspond à un cas de force majeure n'est pas défini à l'article 6.7 c). Cependant, les "catastrophes naturelles, grèves {et} désorganisation des transports ... affectant de manière substantielle la production, les qualités, les quantités ou les prix du produit dont le Membre plaignant dispose pour l'exportation" sont identifiées comme des cas spécifiques de force majeure. En outre, il est clair que "d'autres cas de force majeure" peuvent entrer dans le champ de l'article 6.7 c), pour autant qu'ils "affect{ent}" aussi "de manière substantielle la production, les qualités, les quantités ou les prix du produit dont le Membre plaignant dispose pour l'exportation". La note de bas de page 18 prévoit également que les cas de force majeure ne doivent pas "avoir un caractère isolé ou sporadique ni être par ailleurs insignifiant{s}". Par conséquent, tous les cas qui pourraient, dans un sens plus général, être considérés comme des cas de force majeure ne déclencheront pas l'application de l'article 6.7 c).

7.1699 À notre avis, le sens courant de l'article 6.7 c) indique qu'une constatation de détournement ou d'entrave au titre de l'article 6.3 ne peut pas être formulée lorsque les effets sur la part de marché dont il est allégué qu'ils constituent un tel détournement ou une telle entrave sont le résultat d'événements extraordinaires ("force majeure") qui affectent l'offre du produit dont le Membre plaignant, en l'occurrence les États-Unis, dispose pour l'exportation. En d'autres termes, selon la lecture que nous en donnons, l'article 6.7 c) prévoit les cas de force majeure qui ont un effet substantiel sur l'offre, limitant ainsi l'aptitude du Membre plaignant à exporter son produit pour des raisons qui n'ont rien à voir avec des subventions. Par conséquent, lorsqu'un cas de force majeure, sans lien avec le subventionnement, affecte de manière substantielle la production, les qualités, les quantités ou les prix du produit dont le Membre plaignant dispose pour l'exportation, une réduction de la part d'un marché d'exportation détenue par ce Membre ne constituera pas un préjudice grave. Les Communautés européennes font valoir que les événements du 11 septembre et le fléchissement de la demande de produits LCA qui en a résulté sur le marché ont eu une incidence plus grande sur les ventes et les prix de Boeing que sur ceux d'Airbus. Même à supposer que cela soit vrai, cela ne démontre cependant pas que les événements du 11 septembre ont affecté de manière substantielle les LCA dont les États-Unis disposaient pour l'exportation. De l'avis des États-Unis, l'aptitude de Boeing à produire, vendre ou exporter des LCA pendant la période suivant le 11 septembre n'a pas été affectée.[5141] En fait, les Communautés européennes ne présentent aucun élément de preuve ni argument donnant à penser que les événements du 11 septembre ont affecté l'aptitude de Boeing à disposer de LCA pour l'exportation. Selon nous, la récession sur le marché des LCA qui a suivi les événements du 11 septembre n'a donc pas affecté de manière substantielle l'offre de produits LCA des États-Unis, mais a plutôt affecté la demande de LCA. Nous ne pensons donc pas que les événements du 11 septembre constituent un cas de force majeure au sens de l'article 6.7 c).

7.1700 Cependant, même à supposer que les cas de force majeure prévus à l'article 6.7 c) incluent les chocs affectant la demande de produits particuliers, nous parviendrions néanmoins à la conclusion que les événements du 11 septembre ne constituent pas un cas de force majeure au sens de cette

[5141] *Voir* États-Unis, DCE, paragraphe 660.

disposition. À cet égard, nous faisons observer que chacun des alinéas de l'article 6.7 décrit une circonstance particulière qui, d'une manière ou d'une autre, limite le volume des exportations ou des importations du produit pertinent du Membre plaignant. Il est significatif, selon nous, que chaque alinéa identifie une circonstance qui *n'affecte pas aussi les ventes du produit du Membre défendeur de la même manière ou d'une manière similaire*. L'article 6.7 a) fait référence à une "prohibition ou restriction appliquée aux exportations du produit similaire du Membre plaignant, ou aux importations en provenance de ce Membre sur le marché du pays tiers concerné"; l'article 6.7 b) décrit une décision, de la part d'un monopole public d'importation ou d'une entité commerciale d'État importatrice, pour des raisons non commerciales, "de remplacer … les importations en provenance du Membre plaignant par des importations en provenance d'un autre pays ou d'autres pays"; l'article 6.7 d) parle de l'"existence d'arrangements limitant les exportations du Membre plaignant"; l'article 6.7 e) concerne la "diminution volontaire des quantités du produit considéré dont le Membre plaignant dispose pour l'exportation"; et l'article 6.7 f) identifie le "non-respect des normes et autres prescriptions réglementaires du pays importateur". Par conséquent, même à supposer que des chocs sur le plan de la demande puissent entrer dans le champ de l'article 6.7 c), pour être considérés comme des cas de force majeure, de tels événements devraient, comme les autres alinéas de l'article 6.7, concerner une limitation des exportations du Membre plaignant qui n'affecte pas aussi le produit du Membre défendeur de la même manière ou d'une manière similaire.

7.1701 Selon nous, interpréter l'expression *force majeure* comme incluant les chocs sur le plan de la demande qui affectent à la fois les produits du Membre plaignant et ceux du Membre défendeur de la même manière ou d'une manière similaire compromettrait l'objectif de l'article 6.7 qui, comme nous l'avons indiqué plus haut, est d'identifier une série de circonstances dans lesquelles les Membres sont convenus qu'il ne pouvait pas juridiquement être constaté que le recours à des subventions par un Membre défendeur causait un préjudice grave sous la forme d'un détournement ou d'une entrave susceptible de se produire au cours de la période de référence pertinente.

7.1702 Bien que les Communautés européennes aient présenté des éléments de preuve montrant que Boeing était plus affectée qu'Airbus par les événements du 11 septembre[5142], elles n'ont pas fait valoir que le secteur des LCA d'Airbus n'avait pas été lui aussi affecté défavorablement par la récession qui a suivi ces événements. En fait, les Communautés européennes ont expliqué ce qui suit:

> "Les données concernant la période de 2001 à 2003 sont sérieusement faussées à cause de l'effet des événements du 11 septembre. Les commandes, les livraisons, les recettes, les prix et la demande de LCA ont fortement chuté en raison de l'effondrement à court terme de la demande de voyages aériens, en particulier aux États-Unis et à destination et au départ de ce pays. Un certain nombre de transporteurs des États-Unis et de compagnies aériennes européennes ont fait faillite et ont annulé des commandes de LCA. De nombreux autres clients ont cherché à retarder la livraison des aéronefs commandés. Par conséquent, Airbus et Boeing se sont retrouvées avec des stocks d'aéronefs en souffrance, c'est-à-dire des aéronefs en cours de production, mais dont l'acheteur initial ne voulait plus prendre livraison."[5143]

En outre, les Communautés européennes ont explicitement reconnu que "puisque la demande de LCA dépend{ait} de la demande du secteur du transport aérien, tant Airbus que Boeing ont été directement affectées par les graves répercussions" du 11 septembre.[5144]

[5142] *Voir*, par exemple, CE, PCE, paragraphes 1440 à 1467; CE, réponse à la question n° 116 du Groupe spécial.

[5143] CE, PCE, paragraphe 1495 (notes de bas de page omises).

[5144] CE, réponse à la question n° 204 du Groupe spécial.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1703 Ainsi, dans leurs propres communications, les Communautés européennes ne soutiennent pas que Boeing a été la seule société affectée par le 11 septembre ni qu'Airbus n'a pas elle aussi été affectée par ces événements à peu près de la même manière, encore que, selon leurs allégations, dans une mesure différente. Sur la base des éléments de preuve dont nous sommes saisis, il ne fait aucun doute que les événements du 11 septembre ont constitué un choc considérable pour le marché des LCA en général et que la demande de LCA émanant des compagnies aériennes aux États-Unis a été particulièrement touchée. Cependant, les effets du 11 septembre ont été ressentis non seulement par Boeing mais, comme les Communautés européennes elles-mêmes l'ont expliqué, également par Airbus, quoique, selon leurs allégations, dans une moindre mesure. Par conséquent, même en supposant que les cas de force majeure prévus à l'article 6.7 c) incluent des événements affectant la demande sur le marché de produits particuliers, les événements du 11 septembre n'étaient pas de nature à ne pas aussi affecter Airbus de la même manière que Boeing ou d'une manière similaire. Par conséquent, même selon cette autre interprétation du sens de l'article 6.7 c), nous ne pensons pas que ces événements ont constitué un cas de force majeure au sens de l'article 6.7 c) de l'Accord SMC.

7.1704 Le deuxième argument, d'ordre plus général, avancé par les Communautés européennes sur la base des événements du 11 septembre concerne la pertinence des données relatives à la période de 2001 à 2003 pour une détermination de la question de savoir s'il y a ou non des effets défavorables *actuels* sous la forme à la fois d'un dommage et d'un préjudice grave au sens des articles 5 a) et c) et 6 c) ainsi que de l'article 6 a) et b). Nous croyons comprendre que les Communautés européennes sont d'avis que le Groupe spécial devrait soit rejeter les données relatives à cette période comme étant dénuées de pertinence pour son analyse[5145], soit attribuer à ces données une valeur probante très faible pour ce qui est de démontrer l'existence d'effets défavorables *actuels*. Cependant, un certain nombre de facteurs propres au secteur des LCA nous conduisent à penser qu'il est raisonnable et approprié, dans le cadre d'une évaluation objective des allégations d'effets défavorables formulées par les États-Unis, d'examiner des données portant sur une période relativement longue. Nous faisons observer en particulier que le délai de développement des nouveaux LCA est long et que chaque modèle de LCA a une durée de vie relativement longue une fois mis en service.[5146] En outre, les commandes de LCA sont passées en vue de livraisons ultérieures, s'étendant parfois sur plusieurs années et commençant parfois longtemps après la date de la commande. Si l'on ajoute à cela les longues périodes au cours desquelles des subventions ont, selon les allégations, soutenu le développement et la production des LCA d'Airbus, ces facteurs nous donnent à penser que l'examen de données portant sur une période antérieure relativement longue nous permettra de mieux comprendre cette branche de production et ce marché, et nous aidera à mieux évaluer non seulement les allégations d'effets défavorables, mais également la question du lien de causalité, que si nous devions exclure des renseignements portant sur un passé qui, dans le contexte de cette branche de production, est relativement récent.

7.1705 Les Communautés européennes soulignent que nous devons évaluer si les subventions "causent des effets défavorables actuels compte tenu des conditions factuelles actuelles".[5147] Nous ne le contestons pas. Cependant, nous ne voyons pas de contradiction entre cette proposition et un examen des renseignements portant sur une période de référence antérieure plus longue, en particulier

[5145] Les Communautés européennes ne font pas valoir, dans ce contexte, que le Groupe spécial ne peut pas, d'un point de vue juridique, examiner des renseignements portant sur la période de 2001 à 2003, ou sur toute autre période. CE, réponse à la question n° 204 du Groupe spécial, paragraphe 280.

[5146] Le premier modèle de LCA d'Airbus, l'A300, lancé en 1969 et livré au premier client en 1974, a été produit jusqu'en mars 2007. L'A310, lancé en 1978, et livré au premier client en 1985, a également été produit jusqu'en mars 2007. Tous les autres modèles de LCA qu'Airbus a mis sur le marché sont toujours produits actuellement et des LCA d'Airbus de tous les modèles sont encore en service dans le monde entier.

[5147] CE – Observations sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 24.

dans cette branche de production.[5148] Nous ne voyons donc aucune raison d'exclure *a priori* de notre examen des données concernant les années 2001 à 2003.[5149] Bien entendu, nous évaluerons soigneusement les renseignements concernant le passé plus éloigné pour apprécier la relation entre les effets des subventions dont rendent compte les données plus anciennes et les constatations d'effets défavorables actuels que les États-Unis nous demandent de formuler dans le présent différend.

7.1706 Les Communautés européennes font valoir que des périodes plus courtes sont préférables pour évaluer l'incidence des subventions, en s'appuyant en partie sur des déclarations faites en ce sens par des groupes spéciaux et l'Organe d'appel dans des différends portant sur des mesures correctives commerciales (sauvegardes et mesures antidumping).[5150] Nous estimons que les Communautés européennes ont exagéré l'importance de ces rapports pour notre analyse dans la présente affaire. Nous considérons en particulier que les différences existant entre les affaires concernant des mesures correctives commerciales et le présent différend relatif aux effets défavorables de subventions étayent la conclusion qu'il n'y a, d'un point de vue juridique, aucune préférence pour une période plus courte lorsqu'il s'agit d'examiner des effets défavorables, quelle que soit la situation dans les différends relatifs aux mesures correctives commerciales.

7.1707 Dans les différends relatifs aux mesures correctives commerciales, un groupe spécial examine la décision prise par une autorité nationale, unilatéralement, de limiter les importations ou de relever les taux de droits une fois qu'il a été constaté qu'une situation particulière existait. En ce qui concerne les sauvegardes, la détermination correspondante nécessaire porte sur la question de savoir si "un produit **est** importé ... en quantités tellement accrues ... qu'il cause ou menace de causer un dommage grave à la branche de production nationale".[5151] L'importance que l'Organe d'appel a accordée au passé récent est liée au moment où s'est produit l'accroissement des importations, dont il a constaté qu'il devait être récent pour justifier l'imposition d'une mesure de sauvegarde.[5152] Il est clair que si l'événement déclencheur est un accroissement récent des importations, dans ce cas le dommage doit aussi être récent et, par conséquent, l'analyse a porté sur le passé récent. Cependant, cela n'implique

[5148] À cet égard, nous notons la différence fondamentale existant entre la nature des subventions et du produit dans le présent différend et leur nature dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*. Les allégations concernant les effets de subventions essentiellement ponctuelles dont il est allégué qu'elles ont permis le développement des LCA, produits ayant une longue durée de vie, ainsi que d'autres subventions ayant apporté des avantages pour le développement et la production des LCA pendant de nombreuses années, et les allégations concernant des subventions destinées à soutenir la production annuelle et les revenus des cultivateurs de coton produisant une culture annuelle, et portant donc sur une période plus limitée, peuvent fort bien entraîner des périodes pertinentes pour l'évaluation des effets défavorables au titre de l'Accord SMC qui soient différentes. Nous ne voyons rien dans les constatations des Groupes spéciaux et de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* qui limiterait notre aptitude à prendre en considération des renseignements pertinents pour le présent différend, simplement parce que des renseignements portant sur une période correspondante auraient pu ne pas être pertinents dans ce différend-là.

[5149] Nous faisons observer que nous disposons de renseignements et d'arguments concernant aussi la période antérieure à 2001, pour ce qui est tant des subventions en cause que de leurs effets. Nos conclusions concernant la période de référence pertinente ont également trait à ces renseignements, que nous avons pris en considération dans notre analyse comme étant pertinents.

[5150] CE, PCE, paragraphes 1499 à 1501.

[5151] Accord sur les sauvegardes, article 2:1 (pas de caractères gras dans l'original).

[5152] *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Chaussures (CE)*, paragraphes 130 et 131. *Voir aussi* le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Viande d'agneau*, paragraphes 7.129 et 7.132, et le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Viande d'agneau*, paragraphes 137 et 138 (importance des données récentes dans le contexte d'une analyse de la menace).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

pas nécessairement une limitation quant à la période pour laquelle les renseignements sont recueillis ou analysés par l'autorité chargée de l'enquête, qui est indéfinie.[5153]

7.1708 Dans les affaires antidumping, les déterminations correspondantes nécessaires sont que les importations font l'objet d'un dumping et que "les importations faisant l'objet d'un dumping causent ... un dommage important" à la branche de production nationale.[5154] De même, dans les affaires portant sur des droits compensateurs, les déterminations correspondantes nécessaires sont que les importations sont subventionnées et que les "importations subventionnées causent ... un dommage important" à la branche de production nationale.[5155] Dans l'affaire *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, l'Organe d'appel a souligné ce qui suit: "Du fait que les conditions régissant l'imposition d'un droit antidumping doivent être évaluées en ce qui concerne la situation actuelle, la détermination sur le point de savoir si un dommage existe devrait se fonder sur des données qui donnent des indications sur la situation régnant lorsque l'enquête a lieu."[5156] Cependant, il a ajouté que cela ne signifiait pas qu'une période écoulée ne pouvait pas être examinée.[5157] Rien, de l'avis de l'Organe d'appel, n'impose une quelconque limite à la durée de la période pertinente. En outre, l'Organe d'appel a dit clairement que le fait de s'appuyer sur des éléments de preuve relatifs à une "période éloignée aux fins de l'enquête" ne constituait pas en soi une violation de l'article 3.1 de l'Accord antidumping.

7.1709 Dans les affaires relatives aux mesures correctives commerciales, les autorités chargées de l'enquête analysent habituellement des renseignements concernant une période couverte par l'enquête prédéterminée et peuvent ne pas examiner, ni même accepter, les renseignements concernant un moment quelconque après la fin de cette période. En fait, pour de nombreuses autorités chargées de l'enquête, la période couverte par l'enquête est définie par la loi ou la réglementation applicable, qui peut interdire la prise en considération de renseignements ne concernant pas cette période.[5158] Par conséquent, la détermination finalement établie à la fin de l'enquête peut être fondée sur des données qui sont très vieilles. Dans les différends sur lesquels s'appuient les Communautés européennes pour faire valoir que nous devons nous concentrer sur les données les plus récentes, les plaignants ont fait valoir devant les Groupes spéciaux et l'Organe d'appel que les renseignements sur lesquels les déterminations étaient fondées étaient périmés et ne pouvaient donc pas servir à étayer les constatations établies, et les Groupes spéciaux et l'Organe d'appel en sont convenus. En fait, dans l'affaire *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, tant le Groupe spécial que l'Organe d'appel ont

[5153] Dans l'affaire *États-Unis – Viande d'agneau*, l'Organe d'appel, dans son analyse de la menace, a noté ce qui suit: "bien que les données concernant le passé le plus récent aient une importance particulière, les autorités compétentes ne devraient pas les examiner séparément des données relatives à l'ensemble de la période visée par l'enquête … Si les données les plus récentes sont évaluées séparément, l'image de la branche de production nationale qui en résulte peut être très trompeuse". Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Viande d'agneau*, paragraphe 138. L'Organe d'appel n'a suggéré aucune limitation concernant la période couverte par l'enquête pertinente.

[5154] Accord antidumping, article 3.5.

[5155] Accord SMC, article 15.5.

[5156] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, paragraphe 165.

[5157] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, paragraphe 166.

[5158] Le Comité des pratiques antidumping a adopté une recommandation concernant les périodes de collecte de données qui, bien que non contraignante pour les Membres, témoigne d'un accord concernant des pratiques à suivre dans les enquêtes antidumping qui, selon les Membres, sont compatibles avec les prescriptions de l'Accord antidumping. Document G/ADP/6, 16 mai 2000. Cette recommandation dispose que "la période de collecte des données aux fins des enquêtes en matière de dommage devrait normalement être d'au moins trois ans", mais elle reconnaît que "ces lignes directrices n'empêchent pas les autorités nationales chargées de l'enquête de prendre en considération les circonstances particulières touchant une enquête déterminée lorsqu'elles fixent les périodes de collecte des données en matière de dumping et de dommage, afin que ces périodes soient adaptées au cas d'espèce". De même, nous estimons que les circonstances particulières du présent différend devraient être prises en compte afin de faire en sorte que des données concernant une période appropriée soient examinées au cours de notre analyse.

mis en doute la pertinence pour la constatation de l'existence d'un dommage important d'éléments de preuve concernant une période qui avait pris fin 15 mois avant l'ouverture de l'enquête et près de trois ans avant l'imposition des droits antidumping, et ils ont dit que des données plus récentes donneraient probablement de meilleures indications sur le dommage.[5159] Cette affaire étaye donc la thèse selon laquelle lorsqu'une détermination est établie par référence à des renseignements concernant une période couverte par l'enquête particulière, si la fin de cette période est trop éloignée dans le temps, les renseignements peuvent être insuffisants pour établir, dans les faits, l'existence des conditions nécessaires à l'imposition de la mesure corrective au moment de la décision.[5160] Ces affaires n'établissent cependant aucun principe concernant la durée appropriée de la période ni jusqu'à quand elle peut remonter.

7.1710 En outre, contrairement à ce qui s'est passé dans les affaires sur lesquelles les Communautés européennes s'appuient, dans le présent différend, les renseignements portés à notre connaissance ne sont pas "périmés". À cet égard, nous faisons observer que, bien que le présent Groupe spécial ait été établi en juillet 2005, nous sommes convenus, à la demande des parties, de suspendre notre calendrier jusqu'en septembre 2006, si bien que la première communication des États-Unis n'a pas été déposée avant novembre 2006 et que nos réunions avec les parties et les tierces parties ont eu lieu en mars et juillet 2007. Nous avons continué de recevoir des réponses à nos questions, y compris les compléments d'information que nous avons demandés aux parties en janvier 2008, et d'autres observations jusqu'en juillet 2008.[5161] Nous disposons donc de renseignements aussi récents qu'ils

[5159] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Mesures antidumping définitives visant la viande de bœuf et le riz, plainte concernant le riz* ("*Mexique – Mesures antidumping visant le riz*"), WT/DS295/R, adopté le 20 décembre 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS295/AB/R, paragraphe 7.58; rapport de l'Organe d'appel, paragraphe 166.

[5160] Ce qui dans le passé est trop éloigné dans le temps doit être déterminé dans chaque affaire en fonction des faits de la cause. Dans l'affaire *Mexique – Tubes et tuyaux*, il a été constaté qu'une détermination fondée sur des données concernant une période couverte par l'enquête qui avait pris fin environ huit mois avant l'ouverture de l'enquête et deux ans avant l'imposition des mesures définitives n'était **pas** incompatible avec l'*Accord antidumping*. Rapport du Groupe spécial *Mexique – Droits antidumping sur les tubes et tuyaux en acier en provenance du Guatemala* ("*Mexique – Tubes et tuyaux*"), WT/DS331/R, adopté le 24 juillet 2007, paragraphe 7.240. Dans cette dernière affaire, le Groupe spécial a établi une distinction entre sa décision et celle prise dans l'affaire *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*. L'Organe d'appel a souligné que la conclusion du Groupe spécial dans l'affaire *Mexique – Mesures antidumping visant le riz* se rapportait aux circonstances spécifiques de l'affaire, à savoir qu'il avait été établi *prima facie* que les renseignements ne donnaient pas en fait des indications fiables sur l'existence d'un dommage actuel. Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, paragraphe 167. Ces circonstances étaient notamment les suivantes: la période couverte par l'enquête avait été proposée par le requérant demandant l'imposition de droits antidumping; aucun problème d'ordre pratique ne rendait nécessaire l'examen de cette période; aucune tentative n'avait été faite pour actualiser les renseignements au cours de l'enquête; il n'avait pas été établi que l'actualisation des renseignements n'était pas possible; et il n'y avait aucune raison – à part le fait que c'était la pratique habituelle de l'autorité chargée de l'enquête – qui expliquait pourquoi elle n'avait pas cherché à obtenir des renseignements plus récents. Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, paragraphe 167. L'Organe d'appel a par conséquent conclu que "ce n'{était} pas uniquement l'éloignement de la période couverte par l'enquête, mais aussi ces autres circonstances" qui avaient servi de fondement au Groupe spécial pour conclure qu'en choisissant cette période couverte par l'enquête le Mexique avait violé ses obligations au titre de l'*Accord antidumping*. Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, paragraphe 167.

[5161] À la suite de la publication du rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, le Groupe spécial a donné aux deux parties la possibilité de présenter des "observations, le cas échéant, sur le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* distribué aux Membres de l'OMC le 2 juin 2008 et sur le rapport du Groupe spécial modifié par le rapport de l'Organe d'appel", en faisant observer qu'il était "intéressé par les observations des parties dans la mesure où celles-ci estimaient que le rapport de l'Organe d'appel et le rapport du Groupe spécial modifié par le rapport de l'Organe d'appel étaient pertinents pour le présent différend". Le Groupe spécial a en outre donné à chaque

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

peuvent l'être pour pouvoir être pris en considération, conformément aux principes de régularité de la procédure. En particulier dans un différend concernant une branche de production dans laquelle les délais de développement et de production sont longs, comme celle des LCA, nous ne voyons aucune raison de limiter le laps de temps couvert par les renseignements que nous prendrons en considération uniquement à la période la plus récente.

7.1711 Dans un différend portant sur des allégations d'effets défavorables, il est demandé à un groupe spécial de décider lui-même si un Membre cause, en recourant à des subventions, des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre. Comme l'Organe d'appel l'a reconnu dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, il peut fort bien y avoir un décalage entre le versement d'une subvention et les effets défavorables dérivés.[5162] En particulier, lorsque, comme en l'espèce, les subventions en cause ont été accordées sur une longue période et que la branche de production et le marché fonctionnent sur la base de délais longs, il ne nous semble y avoir aucune raison de conclure que la prise en considération d'éléments de preuve portant sur une période plus courte serait préférable à la prise en considération d'éléments de preuve portant sur une période plus longue. En fait, nous notons que dans les affaires *États-Unis – Coton upland* et *Corée – Navires de commerce*[5163] les parties ont présenté, et les groupes spéciaux ont pris en considération dans leur analyse, des données portant sur des périodes plus longues, allant de six à dix ans, sans donner de justification particulière.

7.1712 Nous trouvons plutôt curieuse l'idée que nous ne devrions pas prendre en considération certains renseignements communiqués par une partie parce qu'ils portent sur une période plus éloignée que d'autres renseignements qui nous ont également été communiqués. À notre avis, on pourrait fort bien considérer que nous ne nous acquittons pas de notre obligation de procéder à un examen objectif des éléments de preuve si nous nous abstenions de prendre en considération des renseignements qui, à première vue, sont pertinents pour les questions dont nous sommes saisis.[5164] Nous jugeons donc plus approprié de prendre en considération tous les renseignements portés à notre connaissance et de les évaluer à la lumière des arguments des parties plutôt que de formuler des jugements *a priori* concernant une période de référence définie et limitée au-delà de laquelle nous ne regarderons pas.

7.1713 Cela ne signifie pas que nous ferions une constatation selon laquelle des effets défavorables apparus à un moment donné dans le passé sont suffisants pour étayer une constatation de violation de l'article 5.[5165] Selon nous, il est approprié de tenir compte des données disponibles, pertinentes et fiables les plus récentes que nous avons pu évaluer d'une manière compatible avec les prescriptions en matière de régularité de la procédure, et eu égard aux limitations d'ordre pratique, y compris en

---

partie la possibilité de présenter des observations sur les observations de l'autre partie. Dans ces dernières communications, les Communautés européennes ont continué de communiquer des renseignements relatifs à des périodes encore postérieures à ce qui avait été demandé par le Groupe spécial.

[5162] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 273.

[5163] Rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*.

[5164] La valeur probante et le poids à accorder à de tels éléments de preuve doivent bien entendu être examinés au cours de notre analyse.

[5165] Nous rappelons que, dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a fait observer ce qui suit: "Les subventions accordées dans le cadre de mesures parvenues à expiration peuvent avoir eu des effets défavorables au moment où elles étaient en vigueur, et peuvent encore avoir des effets défavorables durables." Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1201, mentionnant le rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.206. Selon nous, il ne fait pas de doute qu'il peut être constaté que des subventions accordées pour des produits encore fabriqués et vendus ont encore des effets défavorables, en dépit du fait que les subventions causant ces effets ont été accordées à un moment donné dans le passé.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

l'espèce, des données relatives à 2006.[5166] Cependant, nous sommes d'accord avec les États-Unis pour dire que la question dont nous sommes saisis n'est pas de savoir si le préjudice grave en termes de détournement, d'entrave ou d'effets sur les prix, ou de dommage pour Boeing, a diminué depuis 2005, mais de savoir si, quels que soient les changements qui ont pu survenir pendant la période la plus récente, les subventions en question causent des effets défavorables actuels. À cet égard, nous faisons observer qu'une amélioration de la situation au cours de la période la plus récente n'empêche pas de constater l'existence d'effets défavorables actuels. Inversement, si nous devions conclure que la situation actuelle est pire qu'elle ne l'aurait été en l'absence des subventions, et ce dans une mesure suffisante, nous pourrions constater qu'il existe des effets défavorables actuels en dépit des améliorations survenues pendant la période la plus récente.

7.1714 Enfin, comme nous l'avons laissé entendre ci-dessus, nous rejetons le point de vue des États-Unis selon lequel nous sommes tenus d'établir notre détermination concernant les effets défavorables "à" la date d'établissement du présent Groupe spécial en juillet 2005. Si la collecte, la présentation et l'analyse des renseignements pertinents signifient nécessairement que toute décision sera fondée sur une période antérieure, nous sommes néanmoins chargés de faire une détermination de l'existence d'effets défavorables **actuels** et nous considérons donc qu'il nous incombe de tenir compte des renseignements les plus récents dont nous disposons, dans le respect de la régularité de la procédure, et qui sont pertinents et fiables. En outre, tant dans le différend initial que dans le différend relatif à la mise en œuvre dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a tenu compte de renseignements concernant une période postérieure à la date de son établissement, en se fondant au moins en partie sur les arguments avancés par les États-Unis. Ceux-ci font valoir que "les règles ordinaires régissant le règlement des différends à l'OMC" indiquent que le mandat d'un groupe spécial est fixé à la date de son établissement et que nous devrions donc rendre une décision à cette date.[5167] Les États-Unis laissent entendre que le fait que le Groupe spécial était disposé à prendre en compte des renseignements portant sur une période postérieure à la date de son établissement dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* n'indique pas qu'il a interprété différemment son mandat, et ils ajoutent qu'il y a une différence entre la question de savoir si des éléments de preuve sont pertinents et peuvent être pris en compte et celle de savoir si un groupe spécial doit formuler des constatations concernant des événements qui ont eu lieu après son établissement.[5168]

7.1715 Nous considérons que la distinction que les États-Unis font à cet égard est inexacte. Les États-Unis reconnaissent que les données relatives au marché portant sur une période postérieure à l'établissement peuvent être prises en compte pour l'établissement de notre détermination.[5169] Selon nous, si des éléments de preuve concernant une période postérieure à l'établissement du Groupe spécial sont pertinents et peuvent être pris en compte dans notre analyse, alors nos constatations fondées sur cette analyse ne peuvent pas logiquement être considérées comme étant faites "à" la date d'établissement du Groupe spécial.

6. Conditions de concurrence

7.1716 Avant de passer à l'examen des arguments des parties concernant les effets défavorables, nous jugeons important d'exposer la façon dont nous comprenons la structure de base de la branche de

[5166] Bien que nous n'ayons pas exclu les renseignements portant sur les périodes ultérieures à 2006, nous ne nous appuierons pas spécifiquement dessus pour formuler nos constatations de fait dans le contexte des effets défavorables.

[5167] États-Unis, observations sur CE, observations sur les rapports de l'Organe d'appel et du Groupe spécial sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 3 à 9.

[5168] États-Unis, observations sur CE, observations sur les rapports de l'Organe d'appel et du Groupe spécial sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 9.

[5169] États-Unis, observations sur CE, observations sur les rapports de l'Organe d'appel et du Groupe spécial sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 6.

production des LCA dans son ensemble, ainsi que les conditions et la nature de la concurrence sur le marché des LCA, afin de définir le cadre et le contexte de notre analyse de la question de savoir si les subventions dont nous avons constaté l'existence causent, ou menacent de causer, des effets défavorables au sens de l'article 5 a) et c) de l'Accord SMC.

7.1717 Le soutien à la conception, aux essais, à la certification, à la production, à la commercialisation et après-vente accordé pour les LCA est extrêmement complexe et onéreux, ce qui exige d'importants investissements préalables sur une période de trois à cinq ans avant que des recettes soient perçues des clients.[5170] On peut dire en règle générale qu'il faut qu'au moins 600 aéronefs d'un nouveau modèle soient vendus avant que les recettes du programme n'excèdent les coûts. Les économies d'échelle liées aux énormes coûts de développement irrécupérables donnent aux entreprises en place un avantage compétitif considérable. Les effets d'apprentissage entraînent des économies d'échelle dynamiques qui renforcent encore cet avantage. Les économies de gamme font qu'il est difficile d'entrer sur un seul segment du marché. Les frais qu'entraîne le changement de fournisseurs font qu'il est plus difficile pour les nouveaux producteurs d'entrer sur le marché et la plupart des compagnies aériennes privilégient la communité des aéronefs. Les entreprises en place ont fortement intérêt à adopter des stratégies de prix dissuadant d'entrer sur le marché. Par le passé, d'après un commentateur, peu de programmes d'aéronefs ont été des succès financiers.[5171] 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. Enfin, le fait que les aéronefs sont normalement vendus en dollars EU expose les constructeurs non américains aux fluctuations des taux de change qui accroissent l'incertitude et contre lesquelles il est onéreux de se couvrir.[5172]

7.1718 Boeing et Airbus sont actuellement les seuls producteurs mondiaux de LCA. Deux autres producteurs des États-Unis, Lockheed et McDonnell Douglas, sont sortis du marché des LCA en 1981 et 1997, respectivement.[5173] Boeing est depuis longtemps un constructeur de LCA, alors que le premier modèle d'Airbus, l'A300, a été lancé en 1969 et mis en service en 1974.[5174] Tant Airbus que Boeing produisent maintenant une gamme complète de différents modèles de LCA qu'elles vendent à l'ensemble de la clientèle, essentiellement des compagnies aériennes et des sociétés de location d'aéronefs.[5175] Dans ce duopole concurrentiel, les États-Unis font valoir que les deux producteurs sont

---

[5170] Boeder & Dorman, pièce US-373, pages 132 et 133.

[5171] Gernot Klepper, *Entry Into the Market for Large Transport Aircraft*, 34 European Economic Review 775 (1990) (ci-après "Klepper"), pièce US-377; Boeder & Dorman, pièce US-373.

[5172] Klepper, pièce US -377.

[5173] Boeder & Dorman, pages 132 et 133, pièce US-373. Il existe une production très limitée de LCA en Russie. De l'avis des États-Unis, la difficulté que les producteurs russes ont à obtenir le financement nécessaire pour le développement de LCA répondant aux normes internationales de certification de la navigabilité les empêche de concurrencer sérieusement Boeing et Airbus pour la vente de LCA hors de l'ancien bloc soviétique. *Voir* US International Trade Commission, *The Changing Structure of the Global Large Civil Aircraft Industry and Market*, Inv. No, 332-384 (novembre 1998), chapitre 4, pièce US-374; *CE, Analyse de la fusion*, pièce US-375. Les Communautés européennes ne considèrent pas que l'évolution de la situation actuelle en matière de concurrence soit pertinente mais affirment que les États-Unis ont fait des déclarations de faits fausses concernant la sortie du marché de McDonnell Douglas et de Lockheed. Selon les Communautés européennes, Lockheed a abandonné la production de LCA à cause d'erreurs de jugement dans la conception des aéronefs et de dépassement des coûts dans le secteur du développement des aéronefs militaires, tandis que McDonnell Douglas a cessé la production de LCA parce qu'elle n'était pas disposée à investir dans l'avenir, qu'elle s'est trop appuyée sur des modèles dérivés plutôt que sur de nouveaux modèles de LCA et qu'elle a souffert également d'une série de crashs. Le secteur des LCA de McDonnell Douglas a été fusionné avec celui de Boeing en 1997. CE, PCE, paragraphes 1386 à 1388.

[5174] EADS offering memorandum (2000), pièce EC-24, pages 68 à 70; EADS offering memorandum (2001), pièce EC-25, pages 41 et 42.

[5175] Les sociétés de location font essentiellement office d'intermédiaire entre les constructeurs de LCA et les compagnies aériennes. Elles achètent des LCA mais ne les exploitent pas et les louent aux compagnies

en concurrence frontale pour quasiment chaque vente de LCA, cette concurrence étant dans une large mesure "à somme nulle" – un "gain" pour un producteur, sur le plan des ventes, représentant presque toujours une perte pour l'autre.[5176] Les Communautés européennes conviennent que le duopole concurrentiel entre Airbus et Boeing a entraîné une concurrence intense entre les deux sociétés, mais elles affirment que cette concurrence est une bonne chose pour les deux sociétés, ainsi que pour les acheteurs[5177], et qu'elle a permis le développement d'un grand nombre de produits LCA nouveaux et novateurs.[5178] Les Communautés européennes font valoir que la concurrence entre les deux sociétés fait baisser les prix pour les acheteurs de LCA et augmenter la demande de transports aériens de la part des passagers, qui est en fin de compte le facteur déterminant de la santé financière de Boeing et d'Airbus.[5179] Cependant, de l'avis des États-Unis, la baisse des prix des LCA ne fait pas augmenter sensiblement la demande[5180] parce que la demande de LCA est en général fonction de la demande de services de transport aérien et que le coût de l'aéronef ne représente qu'une faible part des coûts d'exploitation totaux d'une compagnie aérienne.[5181]

7.1719 Comme nous l'avons noté, les acheteurs de LCA sont principalement des compagnies aériennes et des sociétés de location d'aéronefs. Les ventes de LCA sont en général très importantes, tant par le nombre d'aéronefs vendus que par le montant des ventes en dollars[5182], mais relativement peu fréquentes. Alors que les commandes ont tendance à être très importantes et sporadiques, les LCA commandés sont en général livrés individuellement, sur une période de plusieurs années après la date de la commande, en fonction des besoins anticipés par l'acheteur et du financement dont il dispose.[5183] En général, les modalités et conditions de l'achat d'un aéronef sont fixées au moment où la commande est passée, y compris les spécifications de l'aéronef, le prix net, les rabais, les concessions ne concernant pas le prix et les arrangements financiers. L'essentiel du prix d'achat est

---

aériennes qui, ainsi, n'ont pas à financer elles-mêmes l'achat des LCA. *Voir* la déclaration de Christian Scherer, pièce EC-14 (RCC), pages 30 à 36.

[5176] États-Unis, PCE, paragraphe 711.

[5177] CE, PCE, paragraphes 1376, 1378, 2272.

[5178] En fait, les Communautés européennes soutiennent que Boeing reconnaît qu'elle a *besoin* d'une forte concurrence de la part d'Airbus, citant des remarques de Randy Baseler, le responsable de la commercialisation de Boeing. CE, PCE, paragraphe 1380, citant Boeing, "*Randy's Journal: Staying focused*", 6 octobre 2006, http://www.boeing.com/randy/archives/2006/10/staying_focused.html (consulté le 30 janvier 2007), pièce EC-277.

[5179] Paul Wachtel, "*Critique of 'The Effect of Launch Aid on The Economics of Commercial Airplane Programs' by Dr. Gary J. Dorman*", 31 janvier 2007 (ci-après "Rapport Wachtel"), pièce EC-12, paragraphe 9. M. Wachtel est professeur d'économie à l'Université de New York (Stern School of Business). Il est titulaire notamment d'une licence, *cum laude*, de Queens College (CUNY), et d'une maîtrise et d'un doctorat en économie de l'Université de Rochester.

[5180] De l'avis des États-Unis, "{l}es analystes du secteur reconnaissent qu'une baisse des prix des LCA ne fait pas augmenter sensiblement la demande de LCA – ou, en termes économiques, qu'"il est très probable que l'élasticité-prix de la demande d'aéronefs sera en général plutôt faible"", citant Klepper, pièce US-377; *voir aussi* le rapport Dorman, pièce US-70 (RCC), page 8. En effet, la demande de LCA est en général fonction de la demande de services de transport aérien, et le coût de l'aéronef lui-même ne représente qu'une faible part des coûts d'exploitation totaux d'une compagnie aérienne. Par exemple, Klepper, pièce US-377, pages 785 et 786. Les Communautés européennes contestent la thèse des États-Unis selon laquelle "la baisse des prix des LCA ne fait pas augmenter sensiblement la demande de LCA", affirmant que les éléments de preuve relatifs aux différentes campagnes de vente démontrent le contraire. Les Communautés européennes affirment par conséquent que toutes les commandes reçues par une société ne nuisent pas à l'autre mais qu'un déséquilibre des parts du marché crée un environnement concurrentiel malsain. CE, PCE, paragraphe 1400.

[5181] Gernot Klepper, *Entry into the Market for Large Transport Aircraft*, 34 European Econ. Rev., 775, 786 (1990), pièce US-377; *voir aussi* le rapport Dorman, page 8, pièce US-70.

[5182] Comme nous l'avons indiqué plus haut, le prix des LCA est établi en dollars EU, devise dans laquelle ils sont vendus.

[5183] *CE, Analyse de la fusion*, pièce US-375, paragraphe 25.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

d'ordinaire versé à la livraison, mais des acomptes sont en général exigés au moment où la commande est passée, et les versements antérieurs à la livraison peuvent commencer dès la signature du contrat de vente.[5184] Cependant, la plupart des contrats de vente comportent des clauses de révision des prix pour prendre en compte l'inflation et, de plus, les commandes peuvent être annulées, les livraisons échelonnées sur des périodes plus longues et les conditions de vente renégociées.[5185]

7.1720 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 ces dernières et les constructeurs en proposant un financement pour les LCA ou des contrats de location-exploitation.[5187] Un pourcentage important de toutes les commandes de LCA, approximativement 17 pour cent entre 2000 et 2006, est imputable aux sociétés de location, qui ont aussi reçu environ 25 pour cent des livraisons au cours de cette période.[5188]

7.1721 Contrairement aux États-Unis qui estiment qu'Airbus et Boeing sont en concurrence frontale pour quasiment chaque vente de LCA, les Communautés européennes affirment qu'un nombre important de commandes obtenues par Airbus ou Boeing ne fait intervenir aucune concurrence entre les deux constructeurs. En fait, les Communautés européennes affirment que les clients décident souvent de commander un certain modèle d'aéronef sans prendre en considération le produit équivalent du concurrent parce qu'ils préfèrent, pour une raison ou pour une autre, l'aéronef d'un constructeur. En outre, les Communautés européennes font observer qu'un constructeur de LCA peut décider qu'il ne souhaite pas participer à certaines campagnes de vente ou qu'il ne peut pas entrer en concurrence parce qu'il ne peut pas offrir de produit répondant aux exigences du client et citent à titre d'exemple un client qui avait besoin d'un aéronef de 555 sièges, condition que seul remplit l'Airbus A380. Les Communautés européennes soutiennent également que les commandes de LCA répondent parfois à des considérations d'ordre géopolitique, en particulier lorsqu'une compagnie aérienne appartient à l'État. Une compagnie aérienne peut également choisir d'exercer des options ou des droits d'achat sans lancer d'appel d'offres.[5189] D'un autre côté, les clients peuvent décider de se

[5184] Déclaration de Rod P. Muddle, pièce EC-19, paragraphes 58 à 60.
[5185] États-Unis, réponse à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 430.
[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.
[5187] Déclaration de Rod P. Muddle, pièce EC-19, paragraphes 18 à 26.
[5188] Déclaration de Rod P. Muddle, pièce EC-19, paragraphe 20.
[5189] *Voir* la déclaration de Christian Scherer, pièce EC-14 (RCC).

diversifier et les commandes complémentaires peuvent elles aussi faire l'objet d'une concurrence féroce.[5190] En outre, des contrats à vie d'entretien des moteurs ont permis à des compagnies aériennes d'exploiter des flottes plus diversifiées.[5191]

7.1722 Pour affirmer qu'un nombre important de commandes ne fait intervenir aucune concurrence entre Boeing et Airbus, les Communautés européennes s'appuient sur la déclaration de M. Christian Scherer, chef des nouveaux programmes chez Airbus. M. Scherer déclare que de l'avis d'Airbus, une commande est le résultat d'une campagne de vente "concurrentielle" si Airbus a fait une "offre de vente de LCA formelle contraignante selon des modalités et conditions particulières".[5192] M. Scherer définit une "campagne {de vente} concurrentielle" comme une campagne au cours de laquelle Airbus a fait à une compagnie aérienne une telle proposition formelle contraignante. Ainsi, en l'absence d'une telle proposition, il estime que la campagne n'était pas concurrentielle. Il conclut également, en se fondant sur des documents et la mémoire collective du personnel d'Airbus, que lorsque Boeing n'était pas "partie prenante d'une manière ou d'une autre", une commande de LCA d'Airbus était le résultat d'une campagne non concurrentielle, et que toutes les commandes **[***]**.[5193] Nous estimons que cette définition est trop étroite, vu les particularités de cette branche de production, pour définir de manière fiable s'il y a eu ou non concurrence entre Boeing et Airbus concernant une vente donnée. Puisqu'il n'y a que deux producteurs dans cette branche de production extrêmement concurrentielle et que tant les compagnies aériennes que les sociétés de location sont des clients bien informés, nous estimons que les campagnes de vente font intervenir la concurrence même en l'absence de "proposition formelle contraignante" de l'un ou l'autre constructeur, quoique peut-être dans un degré moindre que lorsqu'une telle proposition est faite. 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.

7.1723 Les Communautés européennes maintiennent que le meilleur moyen d'évaluer la relation de concurrence actuelle entre Airbus et Boeing est d'examiner les données relatives aux commandes, tandis que les États-Unis sont d'avis que les livraisons effectives constituent la meilleure mesure de la part de marché. Il s'écoule en général à peu près trois ans entre la commande et la livraison d'un aéronef et les Communautés européennes affirment que les données relatives aux commandes constituent donc la meilleure mesure de la relation de concurrence actuelle ainsi que de la santé future d'Airbus et de Boeing. Pour les Communautés européennes, les données relatives aux livraisons et aux commandes en attente indiquent ce qui a été vendu par le passé et ce qui est et sera construit à l'avenir, mais ne donnent que peu d'indications sur la relation de concurrence actuelle entre Airbus et Boeing.[5194] Les Communautés européennes rejettent la thèse selon laquelle une commande obtenue par un producteur est une commande perdue par l'autre. À cet égard, elles font observer que les clients peuvent commander de nouveaux LCA à l'un ou l'autre producteur, acheter des LCA d'occasion ou louer des LCA. Les Communautés européennes font valoir que dans un nombre

[5190] CE, PCE, paragraphe 1421.
[5191] *Voir* la déclaration de Rod P. Muddle, paragraphe 33, pièce EC-19.
[5192] Déclaration de Christian Scherer, pièce EC-14 (RCC), paragraphe 45.
[5193] *Id.*, annexe I, paragraphes 54 à 56.
[5194] Les Communautés européennes citent des déclarations de responsables d'Airbus et de Boeing, ainsi que d'analystes financiers et aéronautiques pour étayer leur point de vue selon lequel la part des commandes constitue le point de repère le plus approprié pour évaluer la situation actuelle. Déclaration de Christian Scherer, paragraphes 24 et 26, pièce EC-14 (RCC), *Randy's Journal: Looking ahead*, 23 janvier 2007, pièce EC-286 (Non-RCC), *Boeing Management and Aftermarket Suppliers are Topics in Wall Street Transcript Aerospace/Defence Report*, Yahoo finance, 6 avril 2005, pièce EC-287, "*Boeing Shares Could Reach $140 By 2009*" Forbes.com, 12 avril 2006, http://www.forbes.com/markets/2006/04/12/boeing-0412markets11.html (consulté le 4 janvier 2007), pièce EC-247.

important de campagnes de vente, la concurrence s'exerce par rapport à la possibilité d'un achat de LCA d'occasion ou d'une location plutôt que par rapport à l'autre constructeur. Pour les Communautés européennes, dans la mesure où Boeing ne participe pas à ces ventes, un "gain" pour Airbus ne peut pas être considéré comme une "perte" pour Boeing.[5195]

7.1724 Il se peut certes qu'il n'y ait pas de concurrence frontale manifeste pour chaque vente de LCA, mais il est clair pour nous qu'avec seulement deux constructeurs sur le marché, il existe une concurrence générale entre Boeing et Airbus pour toutes les ventes de LCA. Il est également clair que la concurrence pour les ventes est en fait une concurrence pour les commandes, étant donné que les LCA sont en général commandés pour être livrés ultérieurement.[5196] Par conséquent, les données relatives aux commandes donnent des informations concernant la concurrence qui s'exerce entre Airbus et Boeing pour les ventes. Cependant, les données relatives aux livraisons sont également importantes étant donné les nombreux facteurs qui peuvent intervenir entre la commande et la livraison effective. Une modification des modalités et des conditions de vente entre la commande et la livraison aura une incidence sur le constructeur concerné et la situation du marché d'une manière qui peut être importante pour l'examen de la question des effets défavorables.[5197] En outre, les livraisons indiquent le nombre de LCA qui entrent effectivement sur un marché géographique donné à un moment donné. Par conséquent, en nous concentrant exclusivement soit sur les livraisons soit sur les commandes, nous ne pourrions pas avoir une compréhension totale du marché et des changements pertinents pour notre analyse dans le présent différend.

7.1725 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

[5195] Les Communautés européennes affirment qu'approximativement **[***]** des commandes visant la famille A320, **[***]** des commandes visant la famille A330 et **[***]** des commandes visant la famille A340 étaient le résultat de campagnes concurrentielles, alors qu'environ **[***]** des commandes de 737NG, **[***]** des commandes de 767, **[***]** des commandes de 777, **[***]** des commandes de 787 et **[***]** des commandes de 747 étaient le résultat de campagnes concurrentielles. Déclaration de Christian Scherer, pièce EC-14 (RCC), paragraphes 54 à 56 et annexes I et II. Nous ne souscrivons pas à cette opposition entre campagnes de vente "concurrentielles" et "non concurrentielles". *Voir* le paragraphe 7.1722 ci-dessus.

[5196] Les parties conviennent que les constructeurs de LCA ont rarement des stocks de LCA. États-Unis, PCE, paragraphe 746, note de bas de page 934; CE, PCE, paragraphe 2245. *Voir aussi* CE, PCE, note de bas de page 2216.

[5197] Comme nous allons le voir plus en détail ci-dessous, nous avons pris en considération à la fois les renseignements concernant les livraisons et ceux concernant les commandes, même si les deux catégories de renseignements n'ont pas la même pertinence pour tous les aspects de notre analyse. *Voir* les paragraphes 7.1745 à 7.1750.

[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).

[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).

[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

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] Le fait que cette concurrence ne soit pas évidente dans les offres de chaque producteur pour chaque commande potentielle n'enlève rien, selon nous, au fait fondamental qu'il existe une concurrence intense entre Airbus et Boeing pour les ventes de LCA à l'échelle mondiale.[5206]

7.1726 Pour assurer sa viabilité à long terme, un producteur de LCA doit innover sans cesse et lancer périodiquement de nouveaux aéronefs quand les progrès technologiques et la situation du marché le permettent.[5207] Tant Boeing qu'Airbus ont donc besoin d'assurer un flux régulier de commandes et de

---

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.

[5201] Déclaration de Rod P. Muddle, pièce EC-19.

[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.

[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.

[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.

[5205] Déclaration de Christian Scherer, pièce EC-14 (RCC), paragraphe 60.

[5206] *Voir* le paragraphe 7.1722 ci-dessus.

[5207] Les États-Unis font observer que les producteurs de LCA peuvent parfois réduire les coûts (et par conséquent les risques) dans une certaine mesure en développant des aéronefs "dérivés" qui incorporent de nouvelles technologies ou répondent aux besoins spécifiques des clients en adaptant les modèles existants au lieu de créer un tout nouveau modèle. Par exemple, comme l'ont fait observer les Communautés européennes, la disparition finale de McDonnell Douglas était due en grande partie au fait qu'elle avait une ligne limitée de produits qui étaient tous "des dérivés de modèles Douglas antérieurs, plutôt que des modèles entièrement nouveaux" (contrairement aux "familles d'aéronefs plus larges et plus modernes proposées par Boeing et Airbus"), et que "les compagnies aériennes estimaient que {McDonnell Douglas} n'était plus véritablement engagée dans le secteur des aéronefs commerciaux et risquait de quitter le marché au bout d'un certain temps".

livraisons afin de générer les économies d'échelle et les réductions de coûts liées à la courbe d'apprentissage nécessaires pour demeurer compétitives à long terme. En outre, les commandes sont cruciales pour le succès d'un nouveau modèle de LCA, compte tenu des économies d'échelle substantielles au niveau de la production et des importantes réductions de coûts liées à la courbe d'apprentissage qu'elles génèrent.[5208] Les Communautés européennes affirment qu'Airbus comme Boeing ont intérêt à obtenir des commandes portant sur de gros volumes, ce qui signifie, selon elles, que les deux sociétés proposeront des prix plus bas pour obtenir des nouvelles ventes et commandes, de même que des remises en fonction du volume lors de campagnes stratégiques en vue de réaliser des ventes portant sur un gros volume qui leur permettront de compenser les coûts de développement irrécupérables. Le lancement d'un nouveau modèle présentant des caractéristiques de performance améliorées peut donner à un constructeur de LCA un avantage compétitif mais exige d'énormes dépenses préalables de conception, d'ingénierie et d'essais sur plusieurs années avant qu'un seul aéronef puisse être livré à un client.[5209] Comme nous l'avons noté, il est communément estimé que plusieurs centaines d'aéronefs doivent être vendus pour qu'un constructeur puisse recouvrer ces dépenses.

7.1727 Par conséquent, les décisions relatives au lancement de produits déterminent les décisions postérieures en matière de prix et de production, et les constructeurs de LCA s'efforcent de produire et de vendre un volume d'aéronefs suffisant, et à un rythme et un prix suffisants, pour recouvrer leurs coûts de développement aussi rapidement que possible. Les économies d'échelle constituent un élément important de l'économie de la production des LCA. Avec des ventes additionnelles d'un modèle d'aéronef donné, non seulement le producteur de LCA dispose d'unités additionnelles sur la base desquelles recouvrer ses coûts fixes, mais il progresse aussi dans la courbe d'apprentissage, réduisant ainsi ses coûts marginaux pour la production future. Les pertes de ventes représentent non seulement des pertes de recettes et de bénéfices, mais également des pertes d'économies d'échelle et d'apprentissage et, par conséquent, des coûts de production accrus.

7.1728 Enfin, comme nous l'avons déjà dit, les Communautés européennes soutiennent que les événements du 11 septembre ont eu sur la branche de production des LCA un effet important qui doit être pris en compte en tant que facteur pertinent influant sur la concurrence. Elles font observer que, dans le contexte de la récession économique mondiale, la demande de nouveaux LCA a chuté pendant toute la période allant de 2001 à 2003.[5210] Les compagnies aériennes ont réduit leur capacité suite à la baisse du trafic aérien de passagers, et les constructeurs de LCA ont été frappés de plein fouet par cette réduction. Selon les Communautés européennes, les événements du 11 septembre ont eu un effet particulièrement dévastateur pour Boeing.[5211] Les États-Unis font cependant observer que la

---

CE, Analyse de la fusion, pièce US-375, paragraphe 59; *voir aussi* Boeder & Dorman, pages 137 et 138, pièce US-373.

[5208] L'effet de la courbe d'apprentissage est décrit par Neven & Seabright, pièce US-382, page 15 (ils expliquent que la production de LCA "nécessite la coordination de milliers de tâches{,} et que ce processus peut s'améliorer avec l'expérience"). Neven & Seabright déclarent que "la règle empirique de base dans la branche de production est que les coûts de production diminuent de 20 pour cent lorsque la production double". Pièce US-382, page 15.

[5209] Les États-Unis affirment que ces coûts peuvent approcher la totalité de la capitalisation boursière du producteur de LCA. Ils font observer qu'en 2006, EADS avait une valeur marchande de 16,6 milliards d'euros, soit à peine plus que le coût prévu du développement de l'A380 ou de l'A350. États-Unis, PCE, paragraphe 314.

[5210] Boeing Commercial Airplanes, "Boeing Current Market Outlook", juin 2003, page 6, pièce EC-295. Throttle-Up – Interview with Boeing CEO Scott Carson, pièce EC-280.

[5211] Les Communautés européennes soutiennent que, d'après le carnet de commandes de Boeing, ses principaux clients étaient des compagnies aériennes des États-Unis, qui ont été les plus durement touchées par les événements du 11 septembre; la décision de Boeing de financer les LCA en créant sa propre "société de location" s'est révélée très dommageable pour elle car cela a créé un nouveau risque pour le secteur des LCA du

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

récession enregistrée sur le marché des LCA entre 2001 et 2003 n'était pas due à une quelconque incapacité de la branche de production des États-Unis à produire ou exporter des LCA mais simplement aux décisions et aux choix des clients en matière d'achats. En outre, ils font valoir que le recul de la demande reflète la situation du secteur du transport aérien de passagers et non de la branche de production des LCA.[5212] Il y a clairement eu une récession notable sur le marché des LCA après le 11 septembre mais, selon nous, elle n'était pas due à des modifications de la nature fondamentale de la concurrence entre Airbus et Boeing mais plutôt à la récession économique mondiale générale et au recul du transport aérien, qui ont entraîné une chute de la demande de nouveaux LCA. Si cette chute de la demande n'a pas affecté les deux producteurs de la même manière, les considérations fondamentales décrites ci-dessus continuent de définir les conditions de concurrence entre Airbus et Boeing. Il est certain que les événements du 11 septembre ont eu une incidence majeure sur le secteur du transport aérien et par conséquent sur la branche de production des LCA. Comme l'affirment les Communautés européennes, "la branche de production des LCA a un cycle économique excessivement long qui est particulièrement sensible aux événements extérieurs".[5213] Par conséquent, tant les éléments négatifs, comme l'effondrement de la demande à la suite du 11 septembre, que les éléments positifs auront une incidence importante sur les ventes de LCA et les activités des producteurs. Bien que nous devions tenir compte de ces répercussions dans notre analyse des éléments de preuve concernant les effets défavorables dont il est allégué qu'ils sont causés par les subventions, les déterminants fondamentaux de la concurrence dans la branche de production des LCA décrits plus hauts constituent le contexte essentiel de notre évaluation des effets défavorables.

7. Question de savoir si les subventions ont causé un préjudice grave aux intérêts des États-Unis

a) Introduction

7.1729 Les États-Unis allèguent que les subventions accordées à Airbus causent un préjudice grave à leurs intérêts au sens des articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC. En particulier, ils allèguent que les Communautés européennes, la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni, en recourant aux subventions contestées, ont causé: a) un détournement des importations de LCA (de Boeing) des États-Unis du marché communautaire par des ventes de LCA d'Airbus ou une entrave à ces importations; b) un détournement de divers marché de pays tiers des exportations de LCA (de Boeing) des États-Unis par des ventes de LCA d'Airbus ou une entrave à ces exportations; c) une sous-cotation notable du prix des LCA d'Airbus par rapport au prix des LCA (de Boeing) des États-Unis sur le même marché; et d) un empêchement de hausses de prix ou une dépression des prix ou une perte de ventes sur le même marché dans une mesure notable. Les Communautés européennes contestent les allégations des États-Unis, faisant valoir qu'aucun préjudice grave de ce type n'est causé par le recours à des subventions accordées à Airbus. En substance, elles estiment que lorsque les allégations des États-Unis sont évaluées correctement sur la base des familles de LCA en concurrence sur le même marché, il est impossible de constater que les subventions causent un préjudice grave en ce qui concerne au moins une des familles de LCA alléguées, la famille de l'A380. La raison en est, à leur avis, que les LCA de Boeing ne sont pas en concurrence avec cet aéronef. En outre, sur les

---

constructeur et a fait que ses commandes émanaient essentiellement de compagnies aériennes plus susceptibles d'annuler et de reporter leurs commandes que les sociétés de location; en outre, les événements du 11 septembre ont fait que Boeing a perdu le contact avec ses clients et a négligé ses relations avec eux. Les Communautés européennes soutiennent que les sociétés de location ne sont en général pas affectées par la nature cyclique du marché des LCA. *Voir* CE, PCE, paragraphe 1369; CE, réponse à la question n° 116 du Groupe spécial, paragraphes 356 à 367.

[5212] États-Unis, réponse à la question n° 49 c) du Groupe spécial.

[5213] CE, PCE, paragraphe 29.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

marchés où Airbus et Boeing vendent effectivement des familles de LCA concurrentes, les Communautés européennes affirment que les subventions en cause sont trop anciennes et, en tout état de cause, ne sont pas d'une ampleur telle qu'elles pourraient causer un préjudice grave aux intérêts des États-Unis sur la période de référence appropriée qui est, selon elles, 2004 à 2006.

7.1730 Les États-Unis formulent leurs allégations de préjudice grave en s'attachant tout d'abord à montrer que les phénomènes décrits à l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC sont présents sur la période qu'ils ont proposée comme étant la période de référence pertinente. Ils expliquent ensuite en quoi les subventions accordées à Airbus ont, à leur avis, causé les phénomènes dont ils font valoir qu'ils peuvent être observés sur la période. Les Communautés européennes répondent aux allégations des États-Unis en adoptant essentiellement la même méthode, encore qu'elles présentent pour cela des données et arguments se rapportant à des produits subventionnés et segments du marché des LCA différents sur des périodes différentes.

7.1731 L'article 6.3 de l'Accord SMC ne dit rien de la séquence des étapes à suivre aux fins d'évaluer des allégations de préjudice grave. Par conséquent, nous ne voyons rien dans le libellé de l'article 6.3 qui empêche la voie suivie par les parties en l'espèce. À notre avis, l'approche en deux étapes suivie par les parties est parfaitement valable aux fins d'évaluer les allégations dont nous sommes saisis, et nous appliquerons donc la même méthode dans notre propre évaluation des allégations des États-Unis. Nous rappelons que dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, il est apparu que l'Organe d'appel envisageait la possibilité de suivre une démarche en deux étapes pour l'évaluation d'allégations au titre de l'article 6.3 a), b) et c), même s'il avertissait qu'il pourrait être difficile d'observer les phénomènes pertinents sans tenir compte aussi de l'effet des subventions contestées.[5214] Ainsi qu'il sera expliqué dans les sections qui suivent, les arguments et éléments de preuve avancés par les États-Unis (y compris en ce qui concerne l'empêchement de hausses de prix) rendent une approche en deux étapes entièrement appropriée pour évaluer les allégations formulées par ces derniers au titre de l'article 6.3 a), b) et c) dans le présent différend. Par conséquent, pour évaluer les allégations des États-Unis, nous examinerons tout d'abord si les phénomènes particuliers identifiés à l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC peuvent être observés en fait. En d'autres termes, nous commencerons notre analyse du bien-fondé des allégations des États-Unis en examinant d'abord les arguments et les éléments de preuve des parties qui ont été communiqués en vue de déterminer si, sur la période pour laquelle nous avons des renseignements, les éléments suivants peuvent être établis, en fait:

i) les importations de LCA de Boeing sur le marché communautaire ont été détournées par les ventes de LCA d'Airbus ou entravées;

ii) les exportations de LCA de Boeing sur divers marché de pays tiers identifiés par les États-Unis ont été détournées par les ventes de LCA d'Airbus ou entravées;

iii) il y a eu une sous-cotation notable du prix des LCA d'Airbus par rapport au prix des LCA de Boeing, ou des pertes de ventes sur le même marché dans une mesure notable; et

iv) il y a eu un empêchement de hausses de prix ou une dépression des prix dans une mesure notable.

7.1732 Nous soulignons qu'en procédant à cette première étape de l'analyse nous ne traiterons pas la question de savoir si un phénomène particulier qui peut être observé est effectivement causé par les subventions dont nous avons constaté qu'elles avaient été octroyées à Airbus. La question du lien de

[5214] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 432 et 433 et note de bas de page 521.

causalité sera examinée dans la section finale de nos constatations relatives au préjudice grave, où nous examinerons les théories des parties concernant le lien de causalité et les arguments et éléments de preuve y relatifs.

7.1733 Avant de nous lancer dans la première partie de notre évaluation des allégations des États-Unis, nous souhaitons traiter un argument soulevé par les Communautés européennes dont nous pensons qu'il a des implications horizontales pour la totalité des allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis. Cet argument concerne ce qui peut être interprété comme équivalant à un "préjudice grave" au sens de l'Accord SMC.

7.1734 En faisant valoir que les États-Unis ne subissent pas de préjudice grave causé par les subventions accordées aux LCA d'Airbus dans le présent différend, les Communautés européennes font référence à plusieurs reprises aux améliorations de la situation de Boeing et à sa situation excellente, d'après les allégations, sur la période allant de 2006 à 2007. Ainsi, par exemple, elles indiquent que "Boeing est aujourd'hui *le* protagoniste dominant dans le duopole concurrentiel Boeing-Airbus".[5215] Elles font valoir qu'"{a}près avoir établi diverses allégations concernant les effets défavorables, les États-Unis doivent prouver qu'eux-mêmes – et leur participant au marché des LCA: Boeing – subissent un *préjudice grave* et des effets *défavorables* actuels à cause des effets des subventions alléguées".[5216] Les États-Unis font valoir que l'Accord SMC ne prescrit pas d'enquête concernant l'incidence spécifique des subventions sur les différents indices économiques de la "situation de la branche de production" du Membre plaignant dans le contexte d'une analyse du préjudice grave.[5217] À leur avis, par conséquent, l'argument des Communautés européennes selon lequel la situation financière de la Division des LCA de Boeing en 2006 empêche de constater l'existence d'un préjudice grave est sans fondement, comme l'est leur affirmation selon laquelle il n'y a aucun préjudice grave parce que Boeing ne se trouve pas actuellement "en difficulté".[5218] À notre avis, l'argument des Communautés européennes selon lequel la situation financière de la Division des LCA de Boeing en 2006 et 2007 empêche de constater l'existence d'un préjudice grave[5219] est sans

[5215] CE, PCE, paragraphe 1325. *Voir* CE, DCE, paragraphe 651: "Alors que les États-Unis allèguent qu'ils pâtissent beaucoup des subventions alléguées datant de plusieurs décennies dont bénéficie Airbus, ces trois dernières années ont été marquées par une réussite commerciale exceptionnelle pour Boeing, la société des États-Unis participant aux marchés des LCA ... [C]e fait démontre que Boeing ne subit pas actuellement de préjudice commercial et que les États-Unis ne subissent pas d'effets défavorables pour leurs intérêts à cause des subventions alléguées accordées à Airbus qui datent souvent de plusieurs décennies"; CE, PCE, paragraphe 1671: pour démontrer qu'il existe un préjudice grave découlant de pertes de ventes de LCA 747, "les États-Unis doivent démontrer que sans les effets des subventions des Communautés européennes dont il est allégué que l'A380 a tiré avantage, Boeing a) aurait lancé le 747X; et b) les États-Unis et Boeing se seraient trouvés dans une situation financière meilleure que celle dans laquelle se trouvait Boeing après le lancement du 747-8 en 2005."

[5216] CE, PCE, paragraphe 1329.

[5217] États-Unis, DCE, paragraphe 695.

[5218] États-Unis, DCE, paragraphe 696. Le Brésil est aussi en désaccord avec la position des Communautés européennes selon laquelle la situation financière et la position sur le marché florissantes de Boeing, au pic du cycle conjoncturel, excluent la possibilité que les États-Unis subissent un préjudice grave causé par la subvention. La question pertinente, selon le Brésil, est celle de savoir si la part de marché de Boeing serait plus importante en l'absence du produit subventionné d'Airbus. Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 58.

[5219] CE, PCE, paragraphe 1360: "Si le Groupe spécial conclut que la division des LCA de Boeing ne montre pas actuellement de signes concrets indiquant qu'elle "a subi un dommage" commercial ou qu'elle ne subit pas de préjudice concurrentiel notable par rapport à Airbus, il n'y a aucune base qui permette aux États-Unis de faire prévaloir leurs allégations d'effets défavorables au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC." Nous rappelons que l'article 6 de l'Accord SMC traite exclusivement des allégations de préjudice grave. *Voir aussi* CE, DCONC, paragraphes 424 à 431.

pertinence et fondé sur une compréhension erronée de la notion de préjudice grave porté aux intérêts du Membre plaignant.

7.1735 Nous rappelons que les États-Unis allèguent que les importations subventionnées de LCA d'Airbus causent et menacent de causer un dommage important à la branche de production nationale des États-Unis, à savoir Boeing, causant ainsi des effets défavorables au sens de l'article 5 a). Dans ce contexte, l'examen de la situation de Boeing sur la période de référence pertinente est bien entendu pertinent. Spécifiquement, l'article 15.4 de l'Accord SMC, qui énonce des principes directeurs pour la détermination du dommage, prescrit une enquête sur "l'incidence des importations subventionnées sur la branche de production nationale", y compris tous les facteurs économiques pertinents qui sont liés à la "situation de cette branche".[5220] Toutefois, il n'y a pas d'équivalent de l'article 15.4 s'agissant des allégations de préjudice grave au titre des articles 5 c) et 6. Il n'y a rien dans le texte de l'article 6 ni dans aucune autre disposition de l'Accord SMC qui seulement suggérerait et encore moins prescrirait l'examen de la "situation de la branche de production" du Membre plaignant dans le contexte d'une analyse relative au préjudice grave. En outre, aucun groupe spécial de l'OMC examinant une affaire qui fait intervenir des allégations de préjudice grave n'a tenu compte par le passé de la situation de la branche de production nationale du Membre plaignant dans sa détermination du point de savoir si l'existence d'un préjudice grave avait été démontrée. À notre connaissance, aucune partie n'a fait valoir non plus dans aucune de ces affaires que la situation de la branche de production nationale du Membre plaignant empêchait de constater l'existence d'un préjudice grave causé aux intérêts du Membre plaignant. De fait, ces groupes spéciaux ont examiné, comme le prescrit l'article 6.3, si les subventions en question avaient pour effet d'empêcher des hausses de prix ou de détourner ou d'entraver les importations ou les exportations dans une mesure notable.

7.1736 De fait, nous ne voyons rien dans le texte de l'article 6 qui interdirait la possibilité que l'existence d'un préjudice grave puisse être constatée dans le cadre d'une affaire dans laquelle la branche de production du Membre plaignant est dans un état satisfaisant. Nous notons à cet égard que le préjudice grave visé à l'article 6.3 d) peut apparaître dès lors que "la subvention se traduit par un accroissement de la part du marché mondial détenue par le Membre qui accorde la subvention pour un produit primaire ou un produit de base subventionné particulier". Cette disposition ne sous-entend pas que l'examen de la situation de la branche de production du Membre plaignant est pertinent pour la question de savoir s'il existe un préjudice grave causé aux intérêts de ce Membre. L'expression "préjudice grave" suppose certainement une certaine notion de "dommage", mais l'article 5 c) dit clairement que le "préjudice grave" à examiner est causé aux intérêts du Membre plaignant et, par conséquent, le "dommage" pertinent est défini par les dispositions de l'article 6.3 – autrement dit les intérêts du Membre qui fait le commerce d'un produit donné au moyen de l'accès aux marchés à des volumes et des prix qui ne sont pas affectés par le recours d'un autre Membre à des subventions[5221], et non en référence aux intérêts d'une branche de production du Membre plaignant. Nous relevons, dans ce contexte, la constatation du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, à laquelle nous souscrivons:

> "Nous ne sommes donc pas d'avis que, lorsque nous aurons conclu que les conditions énoncées à l'article 6.3 c) sont remplies et, par conséquent, qu'un préjudice grave "au

[5220] Nous examinons les allégations de dommage important des États-Unis à la section VII.F.8 b) ii) du présent rapport.

[5221] Comme l'a indiqué le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, ce point de vue est compatible avec l'approche suivie dans trois rapports antérieurs du GATT en matière de règlement des différends qui "indiquent que le préjudice grave concernait les effets sur le commerce d'un produit donné d'un Membre, en tant que tel, c'est-à-dire les volumes et les prix ainsi que les courants d'échanges en question, et non d'autres effets sur la branche de production nationale d'un Membre ou d'autres questions telles que l'importance que représentait la branche particulière produisant le produit en question pour les "intérêts" globaux du Membre plaignant". Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, note de bas de page 1492.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

> sens du paragraphe c) de l'article 5" "peut" apparaître, un examen séparé de l'existence d'un "préjudice grave" au titre du texte introductif de l'article 6.3 ou de l'article 5 c) soit nécessaire. Notre examen du texte, dans son contexte, nous indique que l'examen au titre de l'article 6.3 c) est également déterminant pour une constatation de préjudice grave au titre de l'article 5 c). En d'autres termes, une conclusion positive selon laquelle la situation fondée sur les effets mentionnée à l'article 6.3 c) existe constitue une base suffisante pour une conclusion positive établissant qu'un "préjudice grave" existe aux fins de l'article 5 c) de l'Accord SMC."[5222]

7.1737 Il nous semble certes aller de soi que les effets sur le commerce mentionnés à l'article 6.3 comme démontrant l'existence d'un préjudice grave auront probablement un effet sur la branche de production du Membre plaignant, mais cela n'est pas l'objet de notre enquête au titre de l'article 6 de l'Accord SMC. Par conséquent, nous ne voyons aucune base indiquant qu'il faille tenir compte, dans notre analyse du préjudice grave au titre de l'article 6.3, des améliorations de la situation de Boeing ou de l'examen de la question de savoir si cette société est plus ou moins rentable. Et, bien que la balance commerciale, la balance des paiements ou la situation financière globale d'un Membre plaignant puissent sembler plus directement pertinentes pour les intérêts de ce Membre, nous estimons que ces éléments sont sans importance aux fins d'une constatation de l'existence d'un préjudice grave, de la même façon que la question de savoir si la branche de production du Membre plaignant est en mauvais état est sans pertinence pour l'examen par un groupe spécial du point de savoir s'il y a un préjudice grave causé aux intérêts de ce Membre. En résumé, nous estimons qu'il sera suffisant, pour que les États-Unis fassent prévaloir en l'espèce leurs allégations de préjudice grave, de démontrer que le recours aux subventions spécifiques dont nous avons constaté qu'elles avaient été accordées à Airbus a causé les effets sur le marché qui sont décrits à l'article 6.3 a) à c), sans autre examen.[5223] Par conséquent, dans notre évaluation du préjudice grave au titre de l'article 6.3 de l'Accord SMC, nous ne tiendrons pas compte des améliorations de la condition de Boeing comme le font les Communautés européennes.

b) Détournement allégué des importations du marché communautaire ou entrave alléguée à ces importations

7.1738 L'article 6.3 a) de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "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:
>
> > a) la subvention a pour effet de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ces importations;"

Le sens de "détourner" et "entraver" a été examiné par le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, qui a indiqué que "le détournement s'entend[ait] d'une situation dans laquelle des volumes de vente [avaient] diminué, tandis que l'entrave s'entend[ait] d'une situation dans laquelle des ventes qui, autrement, auraient eu lieu [avaient] été empêchées".[5224] Nous convenons d'une manière générale que cette distinction entre détournement et entrave est inhérente au sens ordinaire de ces termes.

[5222] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1390.

[5223] *Voir aussi* le rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, dans lequel le Groupe spécial n'a pas procédé à un examen additionnel.

[5224] Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.218.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1739 Dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, le Groupe spécial a évalué les allégations de détournement et d'entrave formulées par les Communautés européennes en examinant les données concernant les ventes et les parts de marché, constatant que "ces données {pouvaient} être des éléments de preuve très pertinents pour l'analyse d'{une allégation au titre de l'article 6.3 a)}".[5225] Les parties au présent différend ont également centré leurs communications sur les renseignements concernant les parts de marché. Nous entendons procéder de la même façon. Toutefois, ce faisant, nous notons que si les données montrant que la part détenue par Boeing sur le marché communautaire a diminué sur la période de référence pertinente étaient suffisantes, à notre avis, pour montrer l'existence d'un phénomène de "détournement"[5226], les mêmes données ne pourraient pas, à elles seules, démontrer également l'existence d'une "entrave". Comme l'a noté le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, la notion d'"entrave" suppose de comprendre si des ventes qui auraient eu lieu en d'autres circonstances ont été empêchées – en d'autres termes, s'il a été fait obstacle à des ventes qui auraient effectivement eu lieu en d'autres circonstances ou si de telles ventes ont été bloquées. Par conséquent, pour conclure que les importations de LCA des États-Unis ont été entravées sur la période de référence pertinente, il faudrait, entre autres choses, que nous soyons convaincus que ces ventes auraient effectivement eu lieu.

7.1740 Les États-Unis présentent des renseignements relatifs aux parts de marché comparant les positions relatives d'Airbus et de Boeing sur le marché communautaire des LCA pour la période 2001 à 2006 en se référant aux livraisons annuelles de LCA ainsi qu'à la valeur des LCA mesurée d'après les prix des catalogues. Conformément à leur position selon laquelle il y a un seul et unique produit subventionné, les LCA d'Airbus, et un seul et unique produit similaire des États-Unis correspondant, les LCA de Boeing, ils communiquent des renseignements présentant les parts de marché alléguées sur une base agrégée. Ils ne ventilent pas les données par modèles d'aéronefs ou selon tout autre paramètre.[5227]

7.1741 Les Communautés européennes ne contestent pas l'exactitude des données présentées par les États-Unis. Toutefois, elles font valoir que les allégations des États-Unis sont "organisées d'une manière inappropriée" essentiellement pour trois raisons.[5228] Premièrement, elles soutiennent que les États-Unis n'ont pas identifié les produits subventionnés appropriés ainsi que les produits similaires et marchés de produits correspondants. Conformément à leurs propres vues selon lesquelles il y a non pas un produit LCA d'Airbus unique mais en fait de multiples LCA et, par conséquent, de multiples produits similaires et marchés de Boeing, elles estiment que l'analyse des parts de marché nécessaire aux fins d'évaluer les allégations de détournement et d'entrave formulées par les États-Unis doit être effectuée pour chaque marché de produits séparé sur lequel les familles séparées de LCA de Boeing et de LCA d'Airbus, d'après les allégations, sont en concurrence. Conformément à cette position, elles présentent une autre série de données concernant les parts de marché mesurées en se référant à la fois aux commandes et aux livraisons.

7.1742 Nous avons déjà rejeté les prémisses de base sous-tendant les arguments des Communautés européennes, ayant conclu qu'il était approprié d'analyser les effets défavorables en prenant pour base

---

[5225] Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.211. De même, en examinant l'importance de l'absence de toute référence au "produit similaire" dans le contexte spécifique d'allégations d'empêchement de hausses de prix ou de dépression des prix au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, le Groupe spécial *Corée – Navires de commerce* a fait observer que "{p}our déterminer s'il y [avait] détournement ou entrave {au titre de l'article 6.3 a) et 6.3 b)}, une analyse et une comparaison des niveaux et des tendances relatifs du volume et de la part de marché du produit subventionné et du produit similaire du Membre plaignant [devaient] à leur tour être faites". Rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphe 7.555.

[5226] Bien entendu, pour que l'allégation de préjudice grave des États-Unis aboutisse, il faudrait démontrer que le phénomène était l'effet des subventions en cause.

[5227] États-Unis, PCE, paragraphes 766 à 770, États-Unis, DCE, paragraphe 698, tableau 1.

[5228] *Voir* par exemple, CE, PCE, les paragraphes 1933 à 1937.

que tous les LCA d'Airbus constituaient le produit subventionné en cause dans le présent différend, et tous les LCA de Boeing les produits similaires pertinents.[5229] Les lignes de démarcation claires dont les Communautés européennes font valoir qu'elles existent entre les modèles et familles de LCA de Boeing et d'Airbus ne sont pas étayées par les faits dont nous sommes saisis. Il ne s'agit pas d'une affaire dans laquelle la définition du produit subventionné et du produit similaire donnée par le plaignant et les données communiquées correspondant à cette définition risquent de fausser l'analyse du détournement et de l'entrave qui doit être effectuée conformément à l'article 6.3 a). Par conséquent, à la lumière de nos constatations concernant le produit subventionné et le produit similaire, nous procéderons à notre évaluation du point de savoir si les États-Unis ont démontré qu'il y avait un détournement des importations de LCA des États-Unis du marché communautaire ou une entrave à ces importations en examinant les données concernant les parts de marché pour le produit subventionné et le produit similaire définis par les États-Unis, c'est-à-dire les LCA d'Airbus et les LCA de Boeing.

7.1743 La deuxième objection des CE à la façon dont les États-Unis ont "organisé" leurs allégations concerne la période de référence pertinente. Comme nous l'avons indiqué précédemment, les Communautés européennes font valoir que les renseignements portant sur la période située entre 2001 et 2003 doivent être écartés, car elles allèguent que les désorganisations des marchés de LCA qui ont suivi les événements du 11 septembre constituent un cas de force majeure au sens de l'article 6.7 c) de l'Accord SMC et que, par conséquent, un détournement ou une entrave au sens de l'article 6.3 a) ne peut pas apparaître sur cette période. Si elles présentent et examinent des données pour la période 2001 à 2006[5230], elles font valoir néanmoins que le Groupe spécial devrait concentrer son attention sur la période 2004 à 2006.[5231]

7.1744 Nous rappelons que nous avons précédemment rejeté l'utilisation par les Communautés européennes de l'article 6.7 c) de l'Accord SMC et conclu que, lorsque nous évaluerions si les subventions accordées à Airbus causent un préjudice grave *actuel,* nous examinerions tous les renseignements dont nous étions saisis, sans formuler aucune conclusion *a priori* quant au laps de temps qui doit être retenu.[5232] Cela ne veut pas dire que nous considérions que les événements du 11 septembre n'aient eu aucune incidence sur la branche de production des LCA. À notre avis, il est clair que ces événements ont effectivement abouti à un effondrement sévère de la demande de LCA, avec des conséquences défavorables pour le commerce des LCA de Boeing comme d'Airbus. Toutefois, comme nous l'avons expliqué ailleurs, les événements du 11 septembre ne constituent pas selon nous un cas de force majeure au sens de l'article 6.7 c).[5233]

7.1745 La troisième raison de l'opposition des Communautés européennes à la façon dont les États-Unis ont structuré leurs allégations porte sur l'utilisation par ceux-ci de données concernant les livraisons, par opposition aux renseignements concernant les commandes, à l'appui de leurs allégations de détournement ou d'entrave.[5234] Selon les Communautés européennes, il convient d'axer l'évaluation du détournement ou de l'entrave sur les données relatives aux commandes. Les Communautés européennes font valoir que s'attacher aux livraisons ne permet pas d'évaluer pleinement l'existence d'un préjudice grave actuel causé par les subventions et, au mieux, met en lumière l'incidence passée des subventions. Selon elles, les données concernant les commandes

[5229] *Voir* le paragraphe 7.1680 ci-dessus.

[5230] Et dans certains cas, plus tardivement, par exemple s'agissant des données concernant les commandes d'Airbus A340 et de Boeing 777, les "livraisons attendues sur le marché communautaire" de 2007 à 2010. CE, PCE, paragraphe 2132.

[5231] Les Communautés européennes affirment en outre qu'il faut tenir compte de renseignements encore plus tardifs, concernant 2007 et 2008, dès lors qu'ils sont disponibles.

[5232] *Voir* les paragraphes 7.1694 et 7.1712 ci-dessus.

[5233] *Voir* les paragraphes 7.1695 à 7.1703 ci-dessus.

[5234] CE, PCE, paragraphe 1403.

fournissent l'image la plus actualisée de la concurrence sur le marché des LCA et doivent donc être examinées dans toute évaluation objective des faits. En outre, les Communautés européennes font valoir que dans les circonstances particulières de "biens d'équipement importants comme les LCA, avec des livraisons qui ont lieu des années après la passation des commandes", les termes "importations" et "exportations" figurant à l'article 6.3 a) et b) devraient être interprétés comme incluant les importations et exportations futures.[5235]

7.1746 Les États-Unis font valoir que les allégations de détournement ou d'entrave au titre de l'article 6.3 a) et b) de l'Accord SMC intéressent le détournement d'"importations" ou d'"exportations" ou l'entrave à de telles "importations" ou "exportations", termes qui, selon eux, font référence aux livraisons et non aux commandes.[5236] En outre, ils soulèvent des préoccupations factuelles au sujet de l'utilisation de données relatives aux parts de marché qui sont fondées sur les commandes, ce qui selon leurs affirmations rend les renseignements concernant les commandes inappropriés comme base d'examen du détournement ou de l'entrave. Ces préoccupations incluent le fait que si la date de livraison est facile à déterminer, il y a néanmoins une certaine flexibilité pour ce qui est de la date à laquelle une commande est notifiée. En outre, la base de données d'Airclaims (sur laquelle s'appuient l'une et l'autre partie pour les renseignements concernant les ventes de LCA) enregistre les commandes passées par les sociétés de location, qui représentent un pourcentage non négligeable de ventes de LCA, sur la base du siège de la société de location, alors que les livraisons sont enregistrées sur la base du siège de l'opérateur auquel les aéronefs sont loués et livrés effectivement.[5237] Par conséquent, une commande passée par une société de location aux États-Unis en vue d'une livraison à une compagnie aérienne située par exemple au Royaume-Uni sera enregistrée comme étant une commande des États-Unis et une livraison au Royaume-Uni. Enfin, les États-Unis soutiennent que le fait de s'attacher exclusivement aux données relatives aux commandes fausse la réalité du marché car une augmentation de la part de marché fondée sur les commandes ne rend pas compte d'une perte de part de marché actuelle et future causée par des commandes antérieures pour lesquelles les livraisons sont en cours ou n'ont pas encore été effectuées.[5238]

7.1747 L'article 6.3 utilise les termes "importations" et "exportations" dans le contexte des allégations de détournement ou d'entrave. Par conséquent, l'article 6.3 a) fait référence au détournement des **importations** d'un produit similaire du territoire du Membre accordant la subvention ou à l'entrave à ces **importations**, et l'article 6.3 b) fait référence au détournement du marché d'un pays tiers des **exportations** d'un produit similaire ou à l'entrave à ces **exportations.** Le terme "import" (importation) est défini comme "something imported or brought in, the amount or value of what is imported; an imported article or commodity" (quelque chose qui est importé ou apporté; le montant ou la valeur de ce qui est importé; un article ou produit importé) tandis que le terme "export" (exportation) signifie "an article that is exported ... (the amount or value of) exported goods" (un article qui est exporté ... (le montant ou la valeur de) marchandises exportées).[5239] Les Communautés européennes font valoir que les termes "pourraient être interprétés comme incluant les commandes qui se traduiront par des importations et exportations futures – c'est-à-dire des livraisons futures basées sur des commandes *actuelles*".[5240] Nous ne souscrivons pas à l'idée que le sens ordinaire de ces termes puisse être compris de cette façon. Les Communautés européennes fondent leurs arguments à

[5235] CE, réponse à la question n° 132 du Groupe spécial; CE, DCE, paragraphe 1140.

[5236] États-Unis, réponse à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 432; États-Unis, DCE, paragraphes 687 à 693.

[5237] *Voir* la pièce EC-21.

[5238] États-Unis, réponse à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 430. L'Australie estime que le Groupe spécial devrait examiner à la fois les commandes et les livraisons, car les unes et les autres peuvent indiquer l'effet des subventions sur la branche de production et le marché au moyen des ventes et de la part de marché futures projetées. Australie, réponse à la question n° 17 du Groupe spécial.

[5239] *New Shorter Oxford English Dictionary*.

[5240] CE, réponse à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 464.

cet égard sur le produit particulier en cause en l'espèce, suggérant que les termes "importation" et "exportation" peuvent inclure les commandes qui se traduiront par des livraisons futures dans le cas de biens d'équipement importants dont la livraison s'effectue des années après la passation des commandes.

7.1748 Nous ne sommes pas convaincus par l'argument des Communautés européennes sur ce point. À notre avis, il n'y a rien dans le texte des dispositions pertinentes qui indique que les termes "importation" et "exportation" doivent être compris différemment dans le contexte de types de produits différents. Par conséquent, nous pensons comme les États-Unis que le sens ordinaire des termes "importations" et "exportations" suggère de s'intéresser aux livraisons et non pas aux commandes. Les Communautés européennes font valoir que le devoir qui nous incombe au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends de procéder à une évaluation objective de la question signifie que nous devons aussi examiner les données relatives aux commandes lorsque nous évaluons les allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 a) et b), en traitant en fait les données relatives aux commandes comme des renseignements se rapportant à des "importations" et "exportations" futures.[5241] Toutefois, notre devoir de procéder à une évaluation objective de la question inclut l'interprétation des dispositions pertinentes des Accords visés de l'OMC, en l'espèce l'article 6.3 a) et b). Les Communautés européennes n'ont rien signalé dans le texte de ces dispositions, dans leur contexte ou leur objet et leur but, pour nous convaincre qu'il faille interpréter lesdites dispositions conformément à ce qu'elles affirment. Par conséquent, aux fins d'examiner une allégation de détournement ou d'entrave au titre de l'article 6.3 de l'Accord SMC, nous estimons qu'il découle du sens ordinaire des mots "importations" et "exportations" qu'il convient de s'attacher aux livraisons.

7.1749 Cela étant dit, nous reconnaissons que les données relatives aux commandes reflètent la concurrence entre Airbus et Boeing pour les ventes de LCA, autrement dit les commandes des livraisons futures. En outre, les commandes et les livraisons sont les unes et les autres importantes pour la situation des constructeurs d'aéronefs et la poursuite de leurs activités. Cependant, même s'il ne fait pas de doute que Boeing et Airbus font des projets futurs en tenant compte de leur carnet de commandes actuel, et que les acteurs du marché tiendront compte des mouvements futurs découlant de ces commandes pour évaluer chaque société, nous ne souscrivons pas au point de vue des Communautés européennes selon lequel les livraisons ne présentent qu'un intérêt historique. C'est au moment de la livraison qu'un fabricant reçoit la plupart des produits de la vente d'un aéronef.[5242] Par conséquent, nous n'acceptons pas l'évaluation des livraisons que font les Communautés européennes comme représentant seulement l'incidence passée des subventions. Si Boeing ne reçoit pas une commande (ou reçoit une commande à un prix moins élevé) en raison de l'effet de subventions, elle perdra une part de marché et des recettes au moment de la livraison. Donc, même si l'effet des subventions peut se manifester au moment où une commande n'est pas obtenue, il peut aussi se manifester lorsque des livraisons ne sont pas effectuées, que moins de livraisons sont effectuées ou que des livraisons sont faites à des prix moins élevés, sous la forme de parts de marché perdues et d'effets sur les prix. En conséquence, si nous convenons que l'existence d'un préjudice grave actuel doit être constatée pour que les États-Unis justifient leurs allégations, nous ne pensons pas que cela exige de se concentrer sur les données relatives aux commandes lorsque l'on évalue l'existence d'un détournement ou d'une entrave au titre de l'article 6.3 a) et b).

7.1750 Néanmoins, nous ne voulons pas donner à entendre que les données relatives aux commandes de LCA sont dénuées de pertinence pour notre analyse dans le présent différend. Il ressort des renseignements dont nous sommes saisis que, sous l'angle de la production et des résultats financiers, les commandes comme les livraisons sont importantes pour un constructeur d'aéronefs. Boeing et

[5241] CE, réponse à la question n° 132 du Groupe spécial.
[5242] Déclaration de M. Christian Scherer, pièce EC-14 (RCC), paragraphe 28.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Airbus se font avant tout concurrence pour obtenir des commandes de nouveaux aéronefs, qui seront livrés à une certaine date dans l'avenir. Au moment où une commande est passée, les conditions et modalités de la livraison de l'aéronef conformément à cette commande seront en grande partie fixées. Les spécifications de l'aéronef, le prix net, les remises, les concessions ne portant pas sur les prix et les arrangements financiers seront déterminés au moment de la passation de la commande.[5243] Boeing et Airbus exigent l'une et l'autre un dépôt au moment où une commande est passée, et d'autres versements avant livraison conformément à un calendrier de paiement anticipé établi avant la livraison. Le montant total des paiements avant livraison fait l'objet de négociations avec l'acquéreur. Toutefois, les paiements effectués à la commande représentent généralement un pourcentage symbolique du prix total de l'aéronef, et l'on ne s'attendrait pas à ce que des paiements avant livraison dépassent 30 à 35 pour cent du prix total.[5244] En général, les aéronefs ne sont pas achetés en un seul exemplaire en vue d'une livraison immédiate mais tendent plutôt à être commandés en grand nombre avec des livraisons étalées sur une période ultérieure qui peut être de plusieurs années. Ainsi, les commandes sont dans une certaine mesure un indicateur indirect des livraisons futures. De plus, la concurrence entre constructeurs en vue d'une vente à un client particulier est une concurrence pour la commande, et les dates de livraison sont négociées dans le cadre de cette concurrence. Par conséquent, les renseignements relatifs aux commandes seront pertinents pour examiner la question des pertes de ventes, ainsi que pour examiner les allégations d'effets sur les prix formulées par les États-Unis, étant donné que la fixation des prix des LCA est largement, encore que pas entièrement, déterminée au moment de la commande. En conséquence, nous examinerons les renseignements relatifs aux commandes dans certains aspects de notre analyse des allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 c).

7.1751 Enfin, les arguments des Communautés européennes laissent penser que pour établir le bien-fondé de leurs allégations au titre de l'article 6.3 a) et b) de l'Accord SMC, les États-Unis doivent démontrer l'existence d'un détournement ou d'une entrave pour chaque vente.[5245] Nous ne sommes pas d'accord. Certes, cette approche pourrait être une façon de présenter des éléments de preuve indiquant l'existence d'un détournement ou d'une entrave, mais nous ne voyons rien dans le libellé de l'article 6.3 a) ou b) qui prescrive une telle approche. Un Membre plaignant doit démontrer que les subventions ont pour effet de détourner des importations ou des exportations ou d'entraver de telles importations ou exportations. Cependant, rien dans le texte de ces dispositions ne détermine la forme des éléments de preuve qui doivent être utilisés pour démontrer l'existence de cet effet. Une approche fondée sur les parts de marché est compatible avec les rapports de règlement de différends antérieurs.[5246]

7.1752 Les données relatives aux livraisons de LCA sur le marché communautaire communiquées par les États-Unis sont reproduites dans les tableaux suivants:

[5243] Déclaration de M. Christian Scherer, pièce EC-14 (RCC), paragraphe 27.

[5244] Déclaration de M. Rod P. Muddle, pièce EC-19. M. Muddle fournit des renseignements indiquant que le versement type à la commande est de 5 pour cent du prix de catalogue pour Airbus et 1 pour cent du prix de catalogue pour Boeing. Le total des paiements avant livraison est de 30 pour cent du prix de catalogue d'Airbus et de 30 à 35 pour cent du prix de catalogue pour Boeing selon la commande d'aéronefs. Comme le note M. Muddle dans sa déclaration, ces paiements font l'objet de négociations entre le transporteur et le constructeur.

[5245] CE, PCE, paragraphe 1984 et note de bas de page 1994, paragraphes 1990 à 1994, 2045.

[5246] *Voir* le rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.211, le rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphe 7.555.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Tableau 18 – Parts de marché (Quantité de LCA livrés dans les Communautés européennes)[5247]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	**58%**	62%	59%	59%	67%	**67%**
Boeing	**42%**	38%	41%	41%	33%	**33%**

Graphique 1 Parts de marché (Quantité de LCA livrés dans les Communautés européennes)

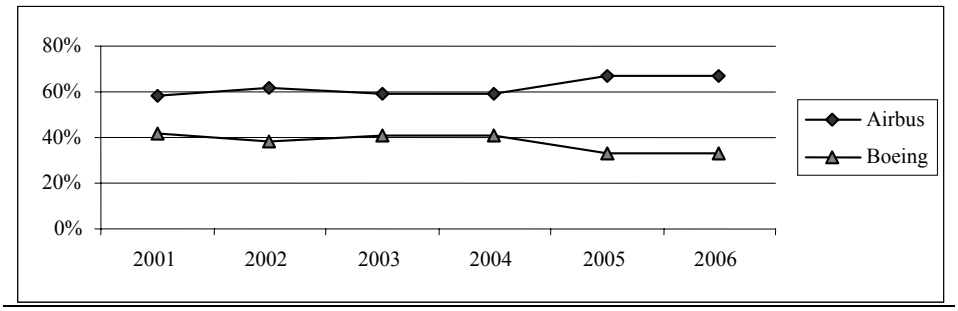
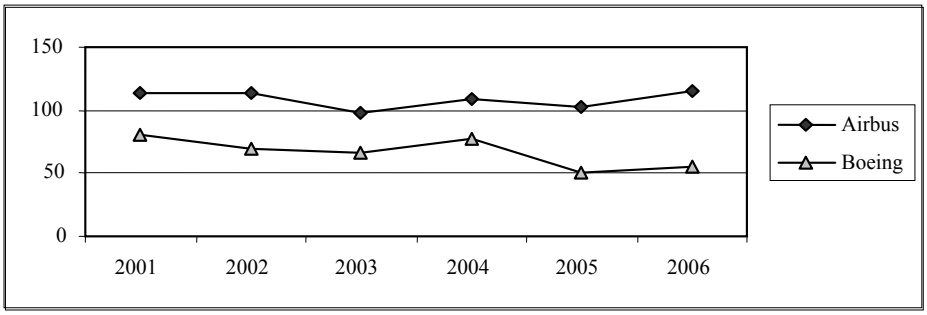


Tableau 19.– Quantité de LCA livrés dans les CE[5248]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	114	114	98	109	103	116
Boeing	81	69	67	77	50	56
Total	195	183	165	186	153	172

Graphique 2 Quantité de LCA livrés dans les CE



7.1753 Il ressort clairement du tableau 18 que la part du marché communautaire détenue par Airbus a augmenté de 9 points de pourcentage sur la période allant de 2001 à 2006. En 2001, la part du marché communautaire des LCA détenue par Boeing, mesurée en quantité de LCA livrés, était de 42 pour cent; elle est tombée à 38 pour cent en 2002, a atteint 41 pour cent en 2003 et 2004 et est tombée à 33 pour cent en 2005 et 2006. La part du marché communautaire des LCA détenue par Airbus était de 58 pour cent en 2001, elle a atteint 62 pour cent en 2002 avant de baisser pour s'établir à 59 pour cent en 2003 et 2004, puis a augmenté à nouveau en 2005 et 2006, passant à 67 pour cent.

[5247] États-Unis, PCE, paragraphe 767.
[5248] États-Unis, PCE, paragraphe 767.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1754 Les chiffres des parts de marché correspondent au nombre de LCA livrés qui sont indiqués dans le tableau 19. Ces renseignements indiquent que Boeing a livré 81 LCA sur le marché communautaire en 2001. Le nombre de livraisons de la société a ensuite diminué, tombant à 69 LCA en 2002 et à nouveau à 67 en 2003, avant d'augmenter en 2004 pour passer à 77 LCA; il est tombé brutalement à 50 en 2005, et s'est élevé à 56 en 2006. Airbus, d'autre part, a livré 114 LCA sur le marché communautaire en 2001 et 2002, et même si le nombre de ses livraisons a baissé en 2003, 2004 et 2005, il a été chaque année plus élevé que celui des livraisons de Boeing, et s'est élevé à 116 LCA en 2006. Par conséquent, en termes de quantité de LCA livrés sur le marché communautaire, le volume des ventes de Boeing dans les Communautés européennes a baissé. Le tableau 19 montre aussi qu'il y a eu une diminution globale du nombre total des livraisons de LCA à destination des Communautés européennes de 2001 à 2003, une augmentation en 2004, et une nouvelle diminution en 2005. Même si le nombre des livraisons a augmenté à nouveau en 2006, il y avait 12 pour cent de livraisons de moins qu'en 2001. Le nombre des livraisons de LCA de Boeing sur cette période a diminué davantage que celui des livraisons d'Airbus, et la diminution du nombre de livraisons de Boeing est disproportionnée par rapport à la diminution du nombre des livraisons globales.

7.1755 Les Communautés européennes ne contestent pas les données présentées par les États-Unis. De fait, et conformément à leur point de vue selon lequel il y a de multiples produits subventionnés d'Airbus et de multiples produits similaires de Boeing, elles ont présenté des données différentes relatives aux livraisons (et aux commandes) de LCA sur le marché communautaire pour trois marchés de produits allégués – le marché des LCA monocouloir (comprenant les familles 737NG de Boeing et A320 d'Airbus)[5249]; le marché des LCA de 200 à 300 sièges (comprenant les familles 767, 787 de Boeing et A330 d'Airbus)[5250]; et le marché des LCA de 300 à 400 sièges (comprenant les familles 777 de Boeing et A340 d'Airbus).[5251] Étant donné que nous avons rejeté le postulat sous-tendant la présentation de données sous cette forme par les Communautés européennes et que nous procédons en considérant que les États-Unis sont en droit d'établir le bien-fondé de leur allégation concernant les LCA d'Airbus en tant que produit subventionné unique, les renseignements concernant les livraisons fournis par les Communautés européennes n'ont guère de valeur probante, si tant est qu'ils en aient, aux fins de répondre à la question du détournement dont nous sommes saisis.

7.1756 En outre, ayant examiné les données des Communautés européennes, nous pensons qu'elles présentent un tableau inexact et incomplet des livraisons de LCA sur le marché communautaire entre 2001 et 2006. Il y a plusieurs raisons à cela. Premièrement, les Communautés européennes ne prennent pas en compte les livraisons du Boeing 747 dont nous avons conclu qu'il faisait partie du produit similaire aux LCA subventionnés d'Airbus. Les renseignements de la base de données Airclaims utilisés par les Communautés européennes montrent que 23 Boeing 747 ont été achetés par des compagnies aériennes des Communautés européennes et livrés à ces compagnies sur la période pertinente.[5252] Deuxièmement, les Communautés européennes n'ont pas inclus les livraisons du modèle 757 de Boeing sur le marché communautaire, même si apparemment elles incluent effectivement ces LCA lorsqu'elles présentent les renseignements relatifs aux livraisons sur le marché des "monocouloir" dans les pays tiers.[5253] Elles n'ont pas expliqué pourquoi elles avaient choisi

[5249] CE, PCE, paragraphes 1985 à 1989.
[5250] CE, PCE, paragraphes 2043 à 2046.
[5251] CE, PCE, paragraphes 2128 à 2134.
[5252] Pièce EC-21, pages 304 à 307.
[5253] *Voir* CE, PCE, note de bas de page 1962, dans laquelle les Communautés européennes indiquent, s'agissant des marchés de pays tiers: "Aux fins du calcul des parts de marché, le marché des LCA monocouloir inclut les familles 737 Classic, 737NG, 717, MD-90, 757 de Boeing et A320 d'Airbus". Les données communiquées par les Communautés européennes en ce qui concerne les marchés de pays tiers sont examinées dans la sous-section suivante du présent rapport. Il apparaît qu'il n'y a eu aucune livraison de LCA 717 et

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

d'inclure les ventes de Boeing concernant ces aéronefs dans les données présentées s'agissant des livraisons dans les pays tiers mais non pas s'agissant des livraisons sur le marché communautaire. Là encore, les renseignements d'Airclaims qu'elles ont utilisés indiquent que six Boeing 757 ont été achetés par des compagnies aériennes des Communautés européennes et leur ont été livrés entre 2001 et 2006.[5254] Troisièmement, lorsqu'elles présentent les renseignements relatifs aux livraisons, les Communautés européennes traitent les cas dans lesquels une société de location située en dehors des Communautés européennes possède un LCA qui a été livré à une compagnie aérienne opérant dans les Communautés européennes comme une livraison dans le pays de la société de location et non pas comme une livraison dans le pays de la compagnie aérienne exploitante, ce qui signifie que ces livraisons n'ont pas été comptées comme des livraisons sur le marché communautaire.[5255] Nous n'acceptons pas cela comme étant une approche appropriée pour le comptage des livraisons de LCA sur des marchés nationaux spécifiques. Les nouveaux LCA appartenant à une société de location sont, d'après ce que nous comprenons, livrés directement à la compagnie aérienne exploitante qui loue ce LCA, et non à la société de location elle-même et ils sont donc, à notre avis, considérés à juste titre comme une livraison dans le pays où opère cette compagnie aérienne.[5256] Selon les renseignements de la base de données Airclaims, qui identifie le "pays opérateur" en ce qui concerne les livraisons de LCA achetés par des sociétés de location, six Boeing 747 et quatre Boeing 757 ont été acquis par des sociétés de location et livrés à des compagnies aériennes opérant dans les Communautés européennes entre 2001 et 2006.[5257] Un contrôle par sondage des renseignements figurant dans la pièce EC-21 indique qu'il y a eu des livraisons semblables de Boeing 737NG, 767 et 777 appartenant à des sociétés de location et livrés à des compagnies aériennes opérant dans les Communautés européennes durant cette période. Pour toutes les raisons qui précèdent, les données relatives aux livraisons de LCA sur le marché communautaire présentées par les Communautés européennes ne sont pas, à notre avis, exactes ou fiables aux fins d'évaluer les allégations de détournement et d'entrave formulées par les États-Unis au titre de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC.

7.1757 Néanmoins, et nonobstant les lacunes que nous avons identifiées, nous notons que lorsqu'ils sont agrégés, les renseignements concernant les livraisons de LCA fournis par les Communautés européennes nous présentent une situation semblable à celle qui est montrée dans les données présentées par les États-Unis. Nous avons agrégé les données des Communautés européennes dans les tableaux et graphiques suivants.

MD-90 sur le marché communautaire durant cette période, bien que ces résultats soient basés sur notre examen de la pièce EC-21 et ne soient pas expliqués par les Communautés européennes elles-mêmes.

[5254] Pièce EC-21, pages 321 à 323.

[5255] CE, PCE, notes de bas de page 2056 (marché des 200 à 300 sièges) et 2168 (marché des 300 à 400 sièges). Les Communautés européennes n'expliquent pas leur traitement des livraisons aux sociétés de location sur le marché des 100 à 200 sièges.

[5256] *Voir* le paragraphe 7.1747 ci-dessus. Nous notons que les Communautés européennes affirment, dans un autre contexte, qu'Airbus ne sait pas où un LCA acheté par une société de location sur une base spéculative sera livré. CE, DDOC, paragraphe 165. Toutefois, comme l'intention n'est pas un élément à prendre en considération lorsque l'on évalue l'existence d'un détournement ou d'une entrave, nous ne voyons pas en quoi la question de savoir si Airbus sait ou ne sait pas au moment de la commande où sera livré le LCA qu'elle vend a une incidence sur notre analyse.

[5257] Pièce EC-21, pages 304 à 307 et 321 à 323.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Tableau 20 – Parts de marché (Quantité de LCA livrés dans les Communautés européennes) (données des CE)[5258]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	64%	63%	63%	62%	69%	66%
Boeing	36%	37%	37%	38%	31%	34%

Graphique 3 Parts de marché (Quantité de LCA livrés dans les Communautés européennes) (données des CE)

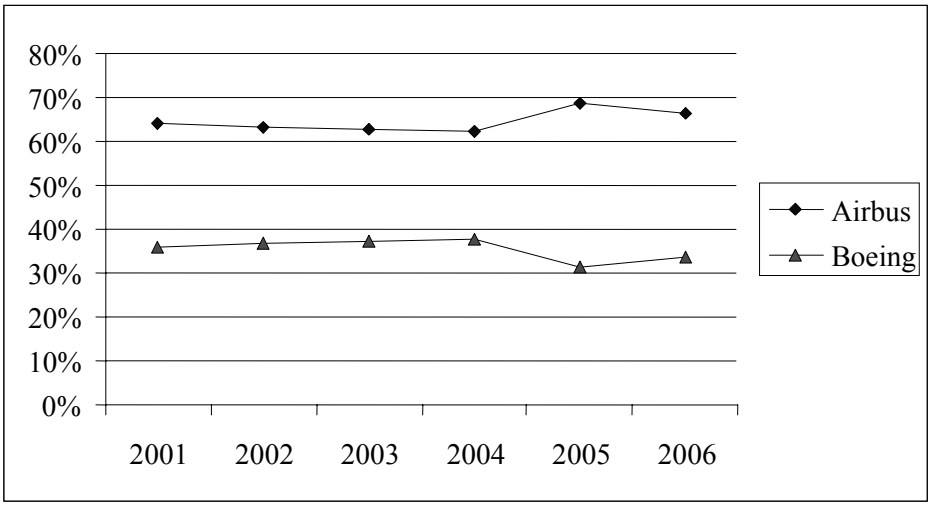


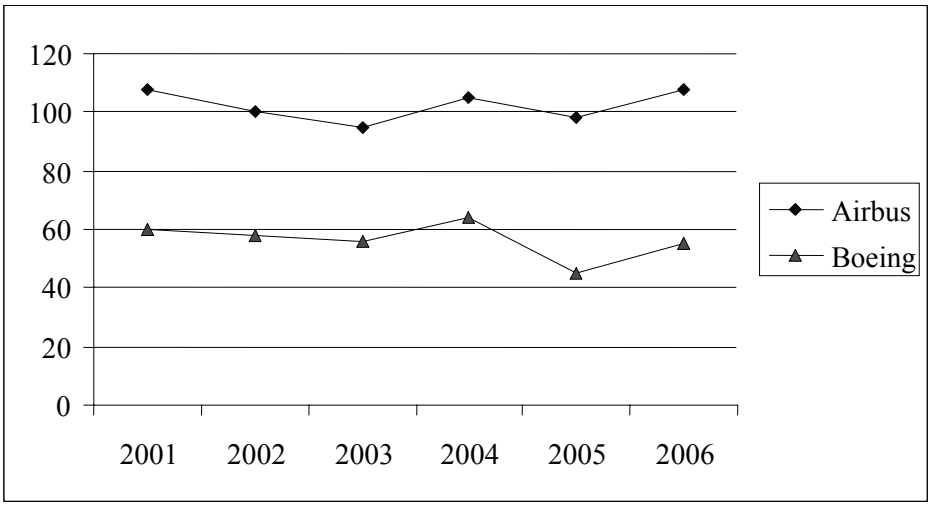
Tableau 21 – Quantité de LCA livrés dans les CE (données des CE)[5259]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	108	100	95	105	98	108
Boeing	60	58	56	64	45	55
Total	168	158	151	169	143	163

[5258] CE, PCE, paragraphes 1985 à 1989, 2043 à 2046 et 2128 à 2134.
[5259] CE, PCE, paragraphes 1985 à 1989, 2043 à 2046 et 2128 à 2134.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Graphique 4 Parts de marché (Quantité de LCA livrés dans les Communautés européennes) (données des CE)



7.1758 Par conséquent, sur la base des données présentées par les États-Unis, il est clair que la part de livraisons de LCA détenue par Boeing sur le marché communautaire a diminué sur la période, alors que la part de ce marché détenue par Airbus a augmenté. Bien qu'elles correspondent à des valeurs différentes, les données présentées par les Communautés européennes, lorsqu'elles sont agrégées, étayent la même conclusion, même si, comme nous l'avons expliqué, elles ne constituent pas une base fiable pour notre évaluation. Comme le seul autre concurrent sur le marché était Airbus, il s'ensuit que les éléments de preuve que nous avons examinés démontrent que les importations de LCA des États-Unis sur le marché communautaire ont été détournées par les LCA d'Airbus sur la période pertinente. Nous traitons la question de savoir si le détournement que nous avons observé est un effet des subventions spécifiques dont nous avons constaté qu'elles avaient été accordées à Airbus en ce qui concerne les LCA dans la section e) ci-après.

c) Détournement allégué d'exportations du marché d'un pays tiers ou entrave alléguée à ces exportations

7.1759 L'article 6.3 b) de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "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;"

7.1760 Alors que l'article 6.3 a) de l'Accord SMC concerne le détournement des importations du Membre plaignant du marché du Membre qui accorde la subvention ou l'entrave à ces importations, l'article 6.3 b) concerne le détournement du marché d'un pays tiers ou des marchés de pays tiers des exportations du Membre plaignant ou l'entrave à ces exportations. Le libellé des deux dispositions, qui prescrit l'examen d'un effet sur les importations, à l'article 6.3 a), et sur les exportations, à l'article 6.3 b) est à notre avis sans conséquence – les importations d'un produit similaire d'un autre

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Membre sont aussi, par définition, les exportations d'un produit similaire d'un autre Membre. De ce fait, nous estimons que les deux dispositions traitent le même phénomène, seulement sur des marchés différents. Par conséquent, les conclusions que nous avons exposées ci-dessus en ce qui concerne le sens des termes détournement et déplacement et leur analyse sur la base des parts de marché exprimées en termes de livraisons de LCA dans le contexte d'une allégation au titre de l'article 6.3 a) s'appliquent également à notre examen de l'allégation des États-Unis au titre de l'article 6.3 b).

7.1761 Il y a toutefois un élément additionnel à examiner dans le contexte d'une allégation au titre de l'article 6.3 b). L'article 6.4 de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "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 (sur une période dûment représentative, suffisante pour démontrer des tendances manifestes dans l'évolution du marché du produit considéré, qui, en temps normal, sera d'au moins un an). L'expression "les parts relatives du marché se sont modifiées" s'entendra de l'une quelconque des situations ci-après: *a)* il y a augmentation de la part de marché du produit subventionné; *b)* la part de marché du produit subventionné reste constante dans des circonstances où, en l'absence de subvention, elle aurait diminué; *c)* la part de marché du produit subventionné diminue, mais à un rythme plus lent que ce n'aurait été le cas en l'absence de subvention."

7.1762 Les Communautés européennes font valoir que l'expression "produit similaire non subventionné" utilisée à l'article 6.4 devrait s'entendre d'"un produit similaire du Membre plaignant formulant une allégation de préjudice grave au titre des articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC qui n'est pas subventionné".[5260] Elles soutiennent en conséquence qu'il est possible de démontrer qu'il y a détournement des exportations du marché d'un pays tiers ou entrave à ces exportations aux fins de l'article 6.3 b) **seulement** si le Membre plaignant n'accorde pas de subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC en ce qui concerne le produit similaire exporté. Elles font valoir qu'il incombe au Membre plaignant de démontrer que son (ses) produit(s) similaire(s) ne tire(nt) pas avantage de subventions, et que les États-Unis ne l'ont pas fait en l'espèce.[5261] En réalité, elles allèguent que ce sont les LCA construits par Boeing qui, en fait, tirent avantage de subventions et elles présentent des renseignements dont elles affirment qu'ils démontrent ce fait.[5262]

[5260] CE, DCE, paragraphe 1104. Les Communautés européennes formulent le même argument en ce qui concerne l'article 6.5, qui est examiné ci-dessous aux paragraphes 7.1798 à 7.1800.

[5261] En réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes ont répondu ce qui suit:

"les Communautés européennes estiment que le produit similaire concurrent du Membre plaignant peut être considéré comme étant "non subventionné" si le Membre plaignant a démontré que ledit produit similaire ne tirait pas avantage de subventions spécifiques fermes. À l'inverse, si le produit similaire tire avantage de subventions spécifiques, le Membre plaignant ne peut pas s'acquitter de la charge qui lui incombe d'établir que son produit similaire est "non subventionné"".

CE, réponse à la question n° 202 du Groupe spécial, paragraphe 262.

[5262] CE, DCE, paragraphes 1110 à 1136. Les Communautés européennes notent que le subventionnement allégué des LCA de Boeing fait l'objet d'un différend séparé engagé par les Communautés européennes, *États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*, DS353. Outre les subventions contestées pour la première fois dans ce différend, les Communautés européennes affirment qu'avant la fin de 2006, Boeing avait reçu des dizaines de millions de dollars grâce à l'application aux LCA des exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt prévues en faveur des sociétés de ventes à l'étranger ("FSC") et des revenus extraterritoriaux ("ETI"). Il a été constaté que ces programmes étaient l'un et l'autre des

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1763 Les États-Unis soutiennent que l'expression "produit similaire non subventionné" doit être entendue comme impliquant la comparaison de la part de marché du produit qui tire avantage des subventions en question (c'est-à-dire le produit du Membre accordant la subvention) avec la part de marché du produit similaire qui ne tire pas avantage de ***cette/ces*** subvention(s).[5263] Ils font valoir qu'une telle lecture est compatible avec le texte de l'article 6.3, qui ne sous-entend pas qu'il faille se préoccuper de subventions autres que celles qui sont contestées et qui fait référence au produit similaire sans aucune restriction concernant le point de savoir si ledit produit similaire est ou n'est pas subventionné. Selon leurs affirmations par ailleurs, telle qu'il apparaît que les Communautés européennes interprètent l'expression "non subventionné", si le produit du Membre plaignant tirait avantage de "subventions *de minimis* indirectes non spécifiques comme des mesures d'éducation ou de santé publique", il serait interdit à ce Membre d'établir une allégation au titre de l'article 6.3 b) ou l'article 6.3 c), "quelque directe, ciblée et massive que puisse être la subvention causant des effets défavorables" parce que ledit Membre n'a pas un produit similaire non subventionné.[5264] Selon les États-Unis, cela viderait de toute substance la totalité de la Partie III de l'Accord SMC et ne peut pas constituer l'interprétation correcte du texte.[5265]

7.1764 Les Communautés européennes soutiennent que la lecture de l'article 6.4 donnée par les États-Unis confond les expressions "produit similaire non subventionné" et "produit similaire du Membre plaignant" et ne donne donc aucun sens aux termes "non subventionné".[5266] De plus, elles font valoir que l'interprétation des Communautés européennes exige seulement du Membre plaignant qu'il démontre que son produit similaire concurrent ne tire pas avantage de subventions spécifiques.[5267] Toutefois, elles conviennent effectivement que leur point de vue empêcherait une constatation de l'existence d'une sous-cotation du prix et d'un détournement des marchés de pays tiers ou d'une entrave si le produit similaire tire avantage de "toute subvention spécifique, si petite soit-elle".[5268] À leur avis, l'objet et le but de l'article 6.4 ne peuvent être réalisés qu'au moyen d'une évaluation "irréprochable" et non au moyen d'une comparaison faisant intervenir un produit subventionné et un produit similaire subventionné.[5269]

7.1765 Nous ne sommes pas entièrement convaincus par les arguments des États-Unis concernant le sens des termes "non subventionné" tels qu'ils sont utilisés à l'article 6.4. S'il est vrai que l'expression

---

subventions à l'exportation prohibées dans le cadre du système de règlement des différends de l'OMC. Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphe 8.1 a); rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphes 177 a), 178; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends* ("*États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*"), WT/DS108/RW, adopté le 29 janvier 2002, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS108/AB/RW, paragraphe 9.1 a), 9.1 b), 9.1 e); rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphes 256 a), 256 b), 256 f), 257; rapport du Groupe spécial *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* ("*États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*"), WT/DS108/RW2, adopté le 14 mars 2006, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS108/AB/RW2, paragraphe 8.1; 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* ("*États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*"), WT/DS108/AB/RW2, adopté le 14 mars 2006, paragraphe 100 b). Les États-Unis ont depuis lors abrogé les deux mesures. CE, DCE, paragraphe 1116.

[5263] États-Unis, DDONC, paragraphe 191; États-Unis, observations sur la réponse des CE à la question n° 202 du Groupe spécial.

[5264] États-Unis, DDONC, paragraphe 192.

[5265] États-Unis, DDONC, paragraphe 192.

[5266] CE, réponse à la question n° 202 du Groupe spécial, paragraphe 257.

[5267] CE, réponse à la question n° 202 du Groupe spécial, paragraphes 259 à 265.

[5268] CE, réponse à la question n° 202 du Groupe spécial, paragraphe 263.

[5269] CE, réponse à la question n° 202 du Groupe spécial, paragraphes 267 et 268.

"produit similaire" est utilisée à l'article 6.3, y compris l'article 6.3 b), sans le qualificatif "non subventionné," cela ne nous donne pas à penser que l'utilisation des termes "non subventionné" à l'article 6.4 fasse référence simplement à un produit similaire ne tirant pas avantage de la subvention qui fait l'objet du différend. En fait, l'utilisation de termes différents nous donne à penser que l'expression "produit similaire non subventionné" peut fort bien avoir un sens spécifique à l'article 6.4. Si l'intention de l'article 6.4 était seulement de différencier le produit similaire du produit qui tire avantage de la subvention contestée, nous ne voyons aucune raison d'avoir inclus les termes "non subventionné" à l'article 6.4 – il semble aller de soi que le produit similaire du Membre plaignant ne tirerait pas avantage de la subvention contestée. Par conséquent, nous estimons que l'article 6.4 peut fort bien exiger d'un Membre plaignant qu'il démontre, dans les circonstances de cette disposition, que son produit similaire dont il est allégué que les exportations ont été détournées des marchés de pays tiers ou entravées, n'est pas subventionné.

7.1766 Cependant, une question additionnelle se pose alors, celle de savoir si l'article 6.4 est le mécanisme nécessaire ou exclusif pour démontrer qu'il y a 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, au contraire, le détournement ou l'entrave au titre de l'article 6.3 b) peut être démontré sans référence à l'article 6.4. Les États-Unis font valoir que bien que l'article 6.4 prévoie qu'"il y aura" détournement ou entrave dès lors que les conditions du marché examinées dans la disposition seront présentes, donnant ainsi "d'autres indications" pour l'application de l'article 6.3 b), il n'expose pas les moyens exclusifs permettant de démontrer l'existence d'un préjudice grave sous la forme d'un détournement des exportations du marché d'un pays tiers ou d'une entrave.[5270] Selon les Communautés européennes toutefois, l'article 6.4 décrit l'unique fondement qui permette de démontrer le bien-fondé d'une allégation de détournement du marché d'un pays tiers ou d'entrave au titre de l'article 6.3 b).[5271] Selon elles, le sens de l'expression "produit similaire" figurant à l'article 6.3 b) ainsi qu'à l'article 6.3 c) ne peut pas être interprété sans faire référence à l'article 6.4 et 6.5 d'où il ressort clairement, de l'avis des Communautés européennes, que le "produit similaire" ne doit tirer avantage d'aucune subvention spécifique.

7.1767 Le sens de l'article 6.4 a été examiné par le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles.* Ce Groupe spécial traitait d'allégations formulées au titre de l'article 6.3 a) et examinait si l'analyse envisagée par l'article 6.4 s'appliquait à une allégation formulée au titre de l'article 6.3 a). Il a constaté que l'analyse prévue dans le cadre de l'article 6.4 ne s'appliquait pas à une telle allégation, et il a conclu ce qui suit:

> "Nous convenons avec l'Indonésie que l'article 6.4 n'est pas applicable en l'espèce. Le libellé de cette disposition est sans ambiguïté et la mention expresse de l'article 6.3 b) est une solide raison de conclure qu'une analyse du type prévu à l'article 6.4 n'est pas appropriée dans le cas d'allégations formulées au titre de l'article 6.3 a). Les plaignants n'ont rien signalé dans le libellé de la disposition ou dans l'objet et le but de l'Accord SMC qui inciterait à conclure différemment."[5272]

[5270] États-Unis, observations sur la réponse des CE à la question n° 202 du Groupe spécial, paragraphe 224.

[5271] CE, DCE, paragraphe 1102: "L'article 6.4 nuance ensuite l'article 6.3 b) en énonçant la manière dont les allégations de détournement des marchés de pays tiers ou d'entrave sur ces marchés peuvent être formulées et les moyens qui permettent de le faire." Comme cela est examiné plus en détail ci-après, les Communautés européennes adoptent une position semblable en ce qui concerne les allégations de sous-cotation du prix au titre de l'article 6.3 c) et les dispositions de l'article 6.5. *Id.*, paragraphe 1107: "Comme pour l'article 6.4 et les allégations de détournement des marchés de pays tiers ou d'entrave sur ces marchés, l'article 6.5 décrit le cadre de référence dans lequel une analyse de la sous-cotation du prix doit être démontrée."

[5272] Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.210.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Le Groupe spécial a noté aussi que la question était importante pour les parties et le traitement des allégations dans cette affaire, parce que l'article 6.4 prescrivait, dans certaines circonstances, un seuil plus bas pour démontrer qu'il y a détournement et entrave que celui qui était établi à l'article 6.3 a), et il a indiqué ce qui suit:

> "Si le type d'analyse prévu à l'article 6.4 est approprié en l'espèce, on peut considérer que les plaignants pourraient établir une présomption de détournement d'importations ou d'entrave à des importations simplement en démontrant que la part de marché d'un produit subventionné s'est accrue au cours d'une période dûment représentative. Si, au contraire, le type d'analyse prévu à l'article 6.4 n'est pas approprié en l'espèce, les plaignants doivent alors démontrer que "la subvention a pour effet" de détourner les importations du marché indonésien ou d'entraver les importations dans ce pays, autrement dit qu'ils ont perdu des débouchés en Indonésie qu'ils auraient pu avoir autrement et que ces débouchés ont été perdus en raison des subventions accordées dans le cadre du Programme concernant la voiture nationale."[5273]

Le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* a donc conclu que, bien qu'il ne soit pas pertinent pour une allégation formulée au titre de l'article 6.3 a), l'article 6.4 établissait que, dans certaines circonstances, un examen des parts de marché comparatives à lui seul suffirait à démontrer que "*la subvention a pour effet"* de détourner les exportations ou de les entraver. Nous souscrivons à cette lecture de l'article 6.4. À notre avis, 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).

7.1768 En l'espèce, à la différence de l'affaire *Indonésie – Automobiles*, il ne fait aucun doute que l'article 6.4 est pertinent. Toutefois, bien que les États-Unis aient formulé une allégation au titre de l'article 6.3 b), auquel l'article 6.4 fait référence, ils ne prétendent pas s'appuyer sur la règle spéciale énoncée à l'article 6.4 mais affirment, au lieu de cela, qu'ils ont 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.

7.1769 La lecture que nous donnons de l'article 6.4 nous amène à conclure que s'il est satisfait aux circonstances exposées à l'article 6.4, une autre évaluation du point de savoir si les modifications des parts du marché sont "l'effet de la subvention" n'est pas nécessaire. Ces circonstances incluent le fait que les exportations dont il est allégué qu'elles ont été détournées ou entravées ne sont pas elles-mêmes subventionnées. Nous ne voyons rien dans le texte de l'article 6.4, dans son contexte ou dans son objet et son but, cependant, qui donnerait à penser que l'analyse exposée dans cette disposition est 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). Comme les États-Unis le font observer, l'article 6.4 dispose qu'aux fins de l'article 6.3 b), "il y aura" détournement ou entrave dès lors que les circonstances spécifiques décrites dans cette disposition seront présentes.[5274] L'utilisation du membre de phrase "il y aura" indique à notre avis qu'il peut 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). 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. Ainsi, à notre avis, l'article 6.4 établit un ensemble particulier de circonstances dans lesquelles il y a lieu de constater qu'il y a détournement des exportations ou entrave aux exportations –

[5273] Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.209.
[5274] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 202 du Groupe spécial.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

lorsque le produit du Membre plaignant n'est pas subventionné et que les parts relatives de marché se sont modifiées au détriment de ce produit – sans examen additionnel de la question de savoir si cette modification est l'effet des subventions.

7.1770 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**[5275], 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.

7.1771 Nous notons que, bien que notre interprétation du texte de l'article 6.3 b) et 6.4 ne conduise pas à une quelconque ambiguïté et n'exige donc pas de faire appel à des moyens complémentaires d'interprétation, notre avis est étayé par l'examen de l'historique de la rédaction de cette disposition. L'article 6.3 b) de l'Accord SMC est établi sur la base de l'article 6.2 du projet Cartland daté du 18 mai 1990 (Cartland I). L'article 6.2 du projet Cartland I exposait, aux sous-paragraphes a) à d), qui correspondent aux sous-paragraphes a) à d) de l'article 6.3 de l'Accord SMC, quatre situations dans lesquelles un préjudice grave "peut apparaître":

> "Il risque d'y avoir préjudice sérieux dès lors qu'il existe l'une ou plusieurs des situations ci-après:
>
> a) la subvention a pour effet de détourner les importations du produit similaire du marché du pays qui accorde la subvention ou d'entraver ces importations;
>
> b) la subvention a pour effet de détourner du marché d'un pays tiers les exportations du produit similaire d'un autre signataire;
>
> c) il y a sous-cotation importante du prix des produits subventionnés par rapport au prix d'un produit similaire d'un autre signataire sur le même marché, ce qui a pour effet d'empêcher des hausses de prix ou de déprimer les prix ou de faire perdre des ventes;

[5275] CE, réponse à la question n° 202 du Groupe spécial, paragraphe 262.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

> d) la part du marché mondial détenue par le pays qui accorde la subvention pour un produit donné a augmenté par rapport à la part qu'il détenait pendant la période précédente de {X années} et cet accroissement résulte d'une tendance constante pendant une période durant laquelle des subventions ont été accordées."

Le projet Cartland I exposait ensuite trois paragraphes donnant des indications additionnelles en ce qui concerne les sous-paragraphes a) à c). Le paragraphe 4 de l'article 6 de Cartland I disposait ce qui suit:

> "Aux fins d'application du paragraphe 2 a), il y aura détournement d'importations ou entrave à des importations dès lors qu'une subvention aura été accordée ou sensiblement accrue pour un produit qui concurrence directement le produit pour lequel une concession ou un autre avantage aura été accordé dans le cadre de l'Accord général."

Le paragraphe 5 de l'article 6 de Cartland I disposait ce qui suit:

> "Aux fins d'application du paragraphe 2 b), il y aura détournement d'exportations dès lors que, en l'absence des circonstances énumérées au paragraphe 8 ci-dessous, les parts relatives du marché se seront modifiées au détriment du produit non subventionné (sur une période d'une année ou plus)."[5276]

Enfin, le paragraphe 6 de l'article 6 de Cartland I disposait ce qui suit:

> "Aux fins d'application du paragraphe 2 c), la sous-cotation du prix ou l'empêchement des hausses de prix ou la dépression des prix devraient être démontrés en comparant les prix du produit subventionné aux prix de produits similaires non subventionnés fournis au même marché. Toutefois, si cette comparaison directe n'est pas possible, l'existence d'une sous-cotation du prix ou d'un empêchement des hausses de prix pourra être démontrée sur la base des valeurs unitaires à l'exportation."

Ces dispositions sont restées dans les rédactions ultérieures de l'Accord SMC, à l'exception du paragraphe 4 de l'article 6 du projet Cartland I. Les paragraphes 5 et 6 de l'article 6 du projet Cartland I sont en substance les mêmes que les paragraphes 4 et 5 de l'article 6 de l'Accord SMC; le paragraphe 4 de l'article 6 du projet Cartland I n'a pas de corollaire dans l'Accord SMC tel qu'il a été adopté. À notre avis, les paragraphes 4 et 5 de l'article 6 du projet Cartland I délimitent tous deux les situations de fait particulières dans lesquelles l'existence d'un préjudice grave serait constatée sans qu'il soit nécessaire d'établir l'existence d'un lien de causalité entre les phénomènes observés et les subventions. Ainsi, lorsque le produit du Membre plaignant n'est pas subventionné, l'article 6.4 de l'Accord SMC impose une charge moins contraignante pour démontrer l'existence d'un préjudice grave. Nous estimons que cette interprétation correspond à l'architecture globale de l'article 6 initialement négocié et adopté, avec des charges différentes pour établir l'existence d'un préjudice grave, qui vont du préjudice "réputé" grave dans le cas de certaines subventions au titre de l'article 6.1, à une charge moins contraignante incombant au Membre plaignant ayant "les mains propres", c'est-à-dire un produit concurrentiel non subventionné, jusqu'à la prescription imposant de prouver que le détournement ou l'entrave sont l'effet des subventions.

[5276] Le paragraphe 8 de l'article 6 du projet Cartland I énonçait "les circonstances nécessaires pour réfuter l'existence d'un détournement au sens de" l'article 6.5, circonstances qui sont en grande partie reprises dans l'article 6.7 de l'Accord SMC.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1772 Nous passons maintenant à l'examen des données et arguments que les parties ont présentés sur la question de savoir si les exportations des États-Unis ont été détournées des marchés de pays tiers ou entravées.

i) Renseignements concernant les parts de marché sur les marchés de pays tiers pris individuellement

7.1773 À l'appui de leur allégation selon laquelle les LCA d'Airbus ont détourné les exportations de LCA de Boeing des marchés de pays tiers ou ont entravé ces exportations, les États-Unis ont présenté des éléments de preuve semblables à ceux qu'ils avaient présentés à l'appui de leur allégation de détournement du marché communautaire ou d'entrave au titre de l'article 6.3 a). Ils présentent donc des renseignements concernant le nombre de livraisons de LCA à des clients en Australie de 2001 à 2005[5277], en Chine de 2001 à 2006[5278], ainsi que des renseignements agrégés sur le nombre de livraisons à tous les clients en dehors des États-Unis et des Communautés européennes de 2001 à 2006.[5279] Ils fournissent aussi des renseignements sur la part de marché, accrue d'après les allégations, détenue par Airbus entre 2001 et 2005 à Singapour, en Corée, au Brésil, dans le Territoire douanier distinct de Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu ("Taipei chinois"), au Mexique et en Inde, sans fournir de données concernant des quantités spécifiques.[5280] Ils affirment aussi que les renseignements pour 2006 montrent que ladite année, Boeing avait augmenté sa part de marché dans certains de ces pays et l'avait diminuée dans d'autres; ils affirment que dans aucun des cas cette part n'est revenue aux niveaux de 2001.[5281] Ils font valoir qu'en 2003 et 2004, Airbus a réalisé de très gros profits sur la part du marché des pays tiers et qu'elle a maintenu l'essentiel de ses profits sur ces marchés en expansion.[5282] Ils présentent aussi des renseignements concernant le nombre de LCA commandés par des clients indiens au cours de la période 2001-2005.[5283]

7.1774 Les Communautés européennes ne contestent pas l'exactitude des renseignements présentés par les États-Unis. De fait, elles se défendent contre l'allégation formulée par les États-Unis au titre de l'article 6.3 b) en utilisant les mêmes arguments concernant le produit subventionné et le produit similaire, la période de référence appropriée et l'utilisation de données relatives aux commandes et non pas aux livraisons, qu'elles avaient avancés s'agissant de l'allégation des États-Unis au titre de l'article 6.3 a). Là encore, elles présentent leurs propres données montrant les livraisons (les commandes) pour les catégories séparées de LCA sur les marchés de pays tiers pris individuellement. Ainsi, elles communiquent des données relatives aux livraisons de LCA "monocouloir" (comprenant la famille A320 et les familles des Boeing 737 Classic et 737 NG, 717 et 757, et le MD-90) à des clients en Australie, au Brésil, en Chine, dans le Taipei chinois, en Inde, en Corée, au Mexique et à Singapour[5284]; les livraisons de LCA de 200 à 300 sièges (comprenant les familles A300, A310, A330, et A350 d'Airbus, et les familles des LCA 767 et 787 de Boeing) à des clients en Australie, au Brésil, en Chine, dans le Taipei chinois, en Inde, en Corée, au Mexique[5285], et les livraisons de LCA

[5277] États-Unis, PCE, paragraphe 773, tableau 12.
[5278] États-Unis, DCE, paragraphe 703, tableau 3.
[5279] États-Unis, PCE, paragraphe 772, tableaux 9 et 10; États-Unis, DCE, paragraphe 701, tableau 2.
[5280] États-Unis, PCE, paragraphe 773.
[5281] États-Unis, DCE, paragraphe 703. Les États-Unis n'ont communiqué aucun détail concernant les quantités en jeu ou indiquant quels pays présentaient des augmentations et lesquels des diminutions.
[5282] États-Unis, DCE, paragraphe 705.
[5283] États-Unis, PCE, paragraphe 774, tableau 13.
[5284] CE, PCE, paragraphes 1951 et 1952, 1954 et 1955, 1957 et 1958, 1961 et 1962, 1963, 1965 et 1966, 1968 et 1969, 1971 et 1972. *Voir* la note de bas de page 1962 pour la liste des modèles que les Communautés européennes ont inclus dans le marché des LCA "monocouloir" dans le contexte des marchés de pays tiers, qui diffère de la liste des modèles qu'elle a inclus dans le marché des LCA "monocouloir" dans le contexte du marché communautaire. *Voir* le paragraphe 7.1756 ci-dessus.
[5285] CE, PCE, paragraphe 2028.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

de 300 à 400 sièges (comprenant les familles de LCA A340 d'Airbus et 777 et MD-11 de Boeing) à des clients en Chine, dans le Taipei chinois, en Inde, en Corée, et à Singapour.[5286]

7.1775 Ayant présenté les données par type d'aéronefs et par pays, les Communautés européennes font valoir que, même dans le cas où la part de marché détenue par Airbus exprimée en termes de livraisons ou de commandes s'est accrue durant la période de 2001 à 2006, par exemple en ce qui concerne l'A320 sur certains marchés de pays tiers, il n'y a aucune base qui permette de formuler une constatation de détournement ou d'entrave parce que le nombre très limité de commandes et de livraisons ou la nature très sporadique de ces commandes ou livraisons font qu'il est très difficile de formuler des conclusions au sujet des tendances des parts de marché.[5287] Elles font valoir que le Groupe spécial ne peut pas tirer de conclusions au sujet des tendances des parts de marché et qu'il ne devrait donc pas formuler de constatations au titre de l'article 6.3 b).[5288] En outre, elles affirment que sur certains de ces marchés de pays tiers, la part détenue par Boeing s'agissant des livraisons de LCA monocouloir s'est accrue.[5289] Sur la base des données qu'elles présentent, elles font valoir qu'il n'est pas possible de discerner une modification manifeste des parts de marché en faveur d'Airbus sur les marchés de pays tiers pris individuellement sur la période de 2001 à 2006.[5290]

7.1776 Les États-Unis font valoir que si le Groupe spécial devait souscrire au point de vue des Communautés européennes selon lequel les données sont insuffisantes pour examiner l'un quelconque des différents marchés de pays tiers qu'ils ont identifiés, la solution n'est pas, comme le suggèrent les Communautés européennes, de ne pas formuler de constatations. De fait, ils notent que les parties reconnaissent l'une et l'autre que le marché des LCA est un marché mondial et ils suggèrent donc que le Groupe spécial examine si la subvention a pour effet de détourner les exportations de LCA de Boeing du marché mondial ou de tous les marchés de pays tiers pris dans leur ensemble, ou d'entraver ces exportations.[5291] À l'appui de cette position, ils signalent le texte introductif de l'article 6.3, qui dispose qu'un préjudice grave "peut apparaître dès lors qu'"il y a l'un ou plusieurs des effets spécifiques sur le marché énumérés, mais qui n'empêche pas une constatation de l'existence d'un préjudice grave dans d'autres situations également.[5292] Les Communautés européennes font valoir que même si le Groupe spécial devait examiner les données concernant les livraisons pour les marchés de tous les pays tiers agrégés par type d'aéronef, il ne pourrait pas établir de tendances manifestes pour la période de 2004 à 2007 car nombre de ces marchés ne comptent que quelques clients et que la demande est très particulière.[5293]

7.1777 Nous rappelons que nous avons précédemment examiné et rejeté les arguments des Communautés européennes en ce qui concerne le produit subventionné et le produit similaire appropriés, la période de référence, et l'utilisation de données relatives aux commandes et non pas aux livraisons s'agissant d'évaluer les allégations de détournement ou d'entrave.[5294] Nous commençons donc notre évaluation de l'allégation formulée par les États-Unis au titre de l'article 6.3 c) en nous attachant aux renseignements présentés par les États-Unis en ce qui concerne les marchés de pays tiers pris individuellement.

[5286] CE, PCE, paragraphes 2118 et 2119.
[5287] CE, PCE, paragraphe 1975.
[5288] CE, PCE, paragraphes 1975, 2029, 2033.
[5289] CE, PCE, paragraphes 1974 et 1975.
[5290] CE, PCE, paragraphes 1933 à 1998, 2024 à 2053, 2113 à 2135.
[5291] États-Unis, PDONC, paragraphes 174 et 175, États-Unis, DCE, paragraphe 704.
[5292] États-Unis, PDONC, paragraphe 175. Les États-Unis soulignent qu'ils ne présentent un tel argument qu'à titre subsidiaire, si le Groupe spécial accepte la position des Communautés européennes.
[5293] CE, DCE, paragraphe 1146.
[5294] *Voir* les paragraphes 7.1680 et 7.1748 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1778 Les États-Unis ont présenté initialement les données annuelles concernant les livraisons de LCA d'Airbus et de Boeing en Australie et en Chine pour la période allant de 2001 à 2005, et ils ont actualisé les renseignements concernant la Chine afin d'y inclure les données pour 2006. De plus, ils ont communiqué des renseignements montrant l'augmentation de la part de marché d'Airbus de 2001 à 2005 à Singapour, en Corée, au Brésil, dans le Taipei chinois, au Mexique et en Inde, sans préciser les quantités en cause.[5295] En raison, d'après ce que nous croyons comprendre, de leur allégation de menace de préjudice grave sous la forme d'un détournement futur probable du marché indien, ils ont aussi communiqué des données relatives aux *commandes* sur le marché indien pour la période allant de 2001 à 2005.[5296]

7.1779 Les Communautés européennes ont communiqué des renseignements relatifs aux livraisons de LCA sur les mêmes marchés sur la période allant de 2001 à 2006, mais sous une forme désagrégée, ce qui correspond à leur point de vue selon lequel il y a de multiples produits subventionnés d'Airbus et produits similaires de Boeing. Les données présentées par les Communautés européennes en ce qui concerne les livraisons sur les marchés de pays tiers posent les mêmes problèmes que les renseignements qu'elles ont présentés pour les livraisons sur le marché communautaire, à savoir le fait de ne pas inclure les livraisons de Boeing 747 et le traitement des aéronefs appartenant à des sociétés de location et livrés à des compagnies aériennes exploitantes sur les marchés de pays tiers pris individuellement, une approche que nous avons rejetée plus haut.[5297] Par conséquent, pour les raisons précédemment exprimées, nous ne pensons pas que les données présentées par les Communautés européennes au sujet des livraisons de LCA sur les marchés de pays tiers soient exactes ou fiables aux fins d'évaluer les allégations de détournement ou d'entrave formulées par les États-Unis au titre de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC. Néanmoins, dans l'analyse qui suit, nous examinons les données communiquées par les Communautés européennes pour les marchés de pays tiers pour lesquelles les États-Unis ont indiqué les quantités.

Australie

7.1780 Un examen des données présentées par les États-Unis pour la période allant de 2001 à 2005 montre que la part du marché australien des LCA détenue par Boeing a diminué durant cette période, tandis qu'Airbus a presque doublé sa part. En 2001, la part du marché de l'Australie détenue par Boeing, exprimée en volume, était de 78 pour cent; elle a augmenté pour passer à 88 pour cent en 2002, est tombée ensuite à 63 pour cent en 2003 et à 50 pour cent en 2004 avant d'augmenter, passant à 60 pour cent en 2005. La part du marché australien des LCA détenue par Airbus, d'un autre côté, était de 22 pour cent en 2001, est tombée à 12 pour cent en 2002, s'est accrue, passant à 37 pour cent en 2003 et à 50 pour cent en 2004, avant de tomber à 40 pour cent en 2005. Globalement, la part du marché australien des LCA détenue par Airbus a augmenté de 18 points de pourcentage de 2001 à 2005, alors que celle de Boeing a diminué dans la même proportion.

[5295] États-Unis, PCE, paragraphe 773.
[5296] États-Unis, PCE, paragraphes 773 et 774, États-Unis, DCE, paragraphe 704.
[5297] *Voir* le paragraphe 7.1756 ci-dessus. *Voir* CE, PCE, les notes de bas de page 1962 (les Communautés européennes ont compté les Boeing 757 et MD-90 pour le calcul des parts de marché sur le marché des LCA monocouloir pour les pays tiers); 1964, 1974, 1980, 2048, et 2155 (expliquant le traitement par les CE des livraisons de LCA appartenant à des sociétés de location) .

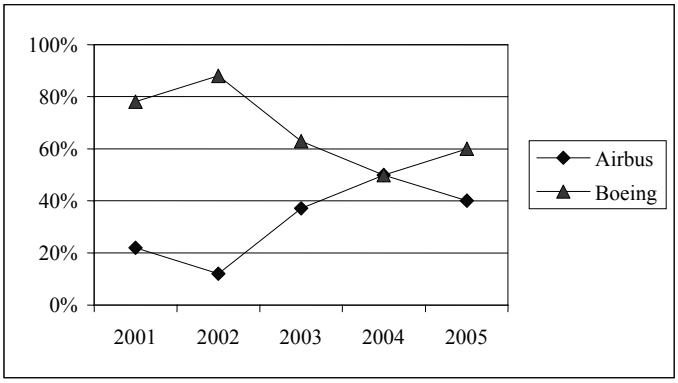
RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Tableau 22 – Australie – Nombre de LCA livrés[5298]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Airbus	2	4	11	12	6
Boeing	7	30	19	12	9
Total	9	34	30	24	15

Graphique 5 Australie – Parts de marché (Quantité de LCA livrés)[5299]

États-Unis	**Airbus**	**Boeing**
2001	**22%**	**78%**
2002	12%	88%
2003	37%	63%
2004	50%	50%
2005	**40%**	**60%**



Une tendance similaire apparaît lorsque nous agrégeons et examinons les données présentées par les Communautés européennes, dont, rappelons-le, nous ne pensons pas qu'elles soient exactes ou fiables.

Tableau 23 – Australie – Nombre de LCA livrés (données des CE)[5300]

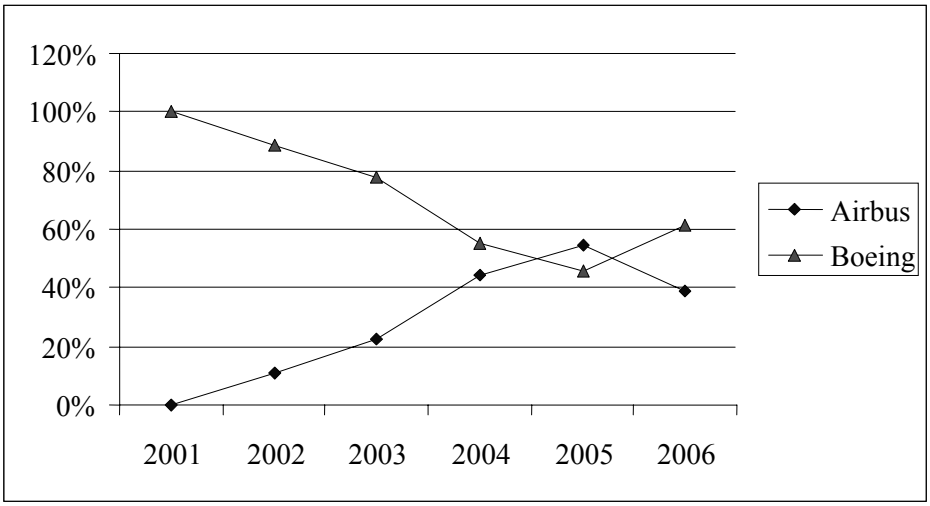
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	0	2	4	8	12	7
Boeing	1	16	14	10	10	11
Total	1	18	18	18	22	18

[5298] États-Unis, PCE, tableau 12, paragraphe 773.
[5299] États-Unis, PCE, tableau 12, paragraphe 773.
[5300] CE, PCE, paragraphes 1952, 2032 et 2119 et 2120.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Graphique 6 Australie – Parts de marché (Quantité de LCA livrés) (données des CE)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	0%	11%	22%	44%	55%	39%
Boeing	100%	89%	78%	56%	45%	61%



Chine

7.1781 Un examen des données présentées par les États-Unis pour la période allant de 2001 à 2006 montre qu'Airbus a gagné une part substantielle du marché chinois durant cette période. En 2001, la part du marché chinois détenue par Boeing, exprimée en volume, était de 71 pour cent; elle s'est accrue pour passer à 81 pour cent en 2002, est tombée à 56 pour cent en 2003, puis à nouveau à 36 pour cent en 2004, avant d'atteindre 47 pour cent en 2005, et de descendre ensuite à 46 pour cent en 2006. La part du marché chinois des LCA détenue par Airbus était de 29 pour cent en 2001, est descendue à 19 pour cent en 2002, s'est accrue, passant à 44 pour cent en 2003 et à 64 pour cent en 2004, est tombée à 53 pour cent en 2005 et a augmenté, passant à 54 pour cent en 2006. Par conséquent, la part du marché chinois des LCA détenue par Airbus a augmenté de 25 points de pourcentage de 2001 à 2006, alors que la part de marché détenue par Boeing diminuait dans la même proportion.

Tableau 24 – Chine – Quantité de LCA livrés[5301]

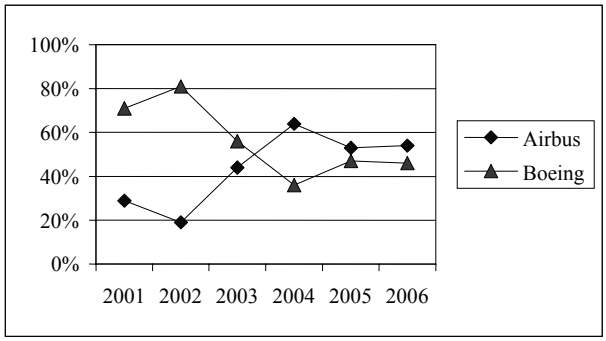
	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	9	7	22	35	56	76
Boeing	22	31	28	20	50	66
Total	31	38	50	55	106	142

[5301] États-Unis, DCE, tableau 3, paragraphe 703.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Graphique 7 Chine – Parts de marché (Quantité de LCA livrés)[5302]

États-Unis	Airbus	Boeing
2001	**29%**	**71%**
2002	19%	81%
2003	44%	56%
2004	64%	36%
2005	53%	47%
2006	**54%**	**46%**



Là encore, pour l'essentiel les mêmes tendances apparaissent lorsque nous examinons sous forme agrégée les données communiquées par les Communautés européennes sous forme agrégée, dont, rappelons-le, nous ne pensons pas qu'elles soient exactes ou fiables.

Tableau 25 – Chine – Quantité de LCA livrés (données des CE)[5303]

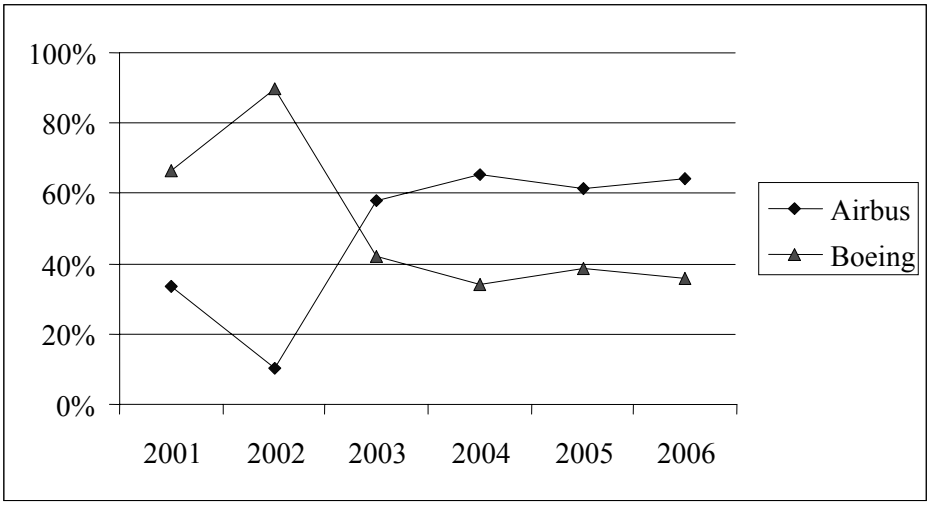
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	5	2	18	21	45	43
Boeing	10	18	13	11	28	24
Total	15	20	31	33	73	64

Graphique 8 Chine – Parts de marché (Quantité de LCA livrés) (données des CE)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	33%	10%	58%	66%	62%	64%
Boeing	67%	90%	42%	34%	38%	36%

[5302] États-Unis, DCE, tableau 3, paragraphe 703.
[5303] CE, PCE, paragraphes 1958, 2032, 2119 et 2120.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**



Inde

7.1782 Les États-Unis ne présentent pas de données relatives au nombre de LCA livrés sur le marché indien mais affirment effectivement que la part du marché indien détenue par Airbus, en termes de livraisons, a augmenté, passant de zéro en 2001 à 76 pour cent en 2005. Les Communautés européennes ont effectivement présenté des données concernant les livraisons sur le marché indien qui montrent de la même façon une augmentation de la part du marché indien détenue par Airbus et que nous indiquons ci-dessous, même si nous rappelons que nous ne pensons pas qu'elles soient exactes ou fiables.

Tableau 26 – Inde – Quantité de LCA livrés (données des CE)[5304]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	0	0	0	0	4	17
Boeing	4	4	2	0	0	12
Total	4	4	2	0	4	29

Tableau 27 – Inde – Parts de marché (Quantité de LCA livrés)
(données des CE)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	0%	0%	0%	Aucune livraison	100%	59%
Boeing	100%	100%	100%	Aucune livraison	0%	41%

7.1783 Les États-Unis ont aussi présenté des renseignements concernant les commandes passées par des clients indiens, faisant valoir que de nouvelles grosses commandes constituaient une menace de détournement additionnel des exportations de Boeing pour les années à venir.[5305] Ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, nous ne pensons pas que les données relatives aux commandes soient des éléments

[5304] CE, PCE, paragraphe 1962.
[5305] États-Unis, PCE, paragraphe 774.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

de preuve convaincants montrant qu'il y a détournement ou entrave en cours, il serait pour cela plus approprié à notre avis d'examiner les livraisons effectives correspondant aux importations et exportations effectives. Néanmoins, les commandes sont un indicateur, encore qu'imparfait, des livraisons futures probables[5306] et, par conséquent, nous examinons les renseignements présentés en tant qu'indicateur de la menace d'un futur détournement d'exportations du marché indien ou d'une future entrave à de telles exportations. À cet égard, même si les États-Unis n'ont pas développé la question en détail, nous rappelons qu'ils ont présenté effectivement une allégation de menace de préjudice grave au titre de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC et ont demandé des constatations à cet égard.[5307]

7.1784 Les données relatives aux commandes présentées par les États-Unis pour la période allant de 2001 à 2005 démontrent qu'Airbus a remporté la plupart des commandes de LCA sur le marché indien durant cette période. En 2000 et 2001, il n'y a eu aucune commande de LCA passée par des clients indiens. Alors que Boeing avait obtenu 100 pour cent des commandes sur le marché indien en 2003, Airbus a obtenu 100 pour cent des commandes en 2004. En 2005, la part des commandes détenue par Airbus sur le marché indien est descendue à 70 pour cent tandis que celle de Boeing augmentait pour s'établir à 30 pour cent. Toutefois, le nombre effectif de LCA auquel correspondent ces commandes brosse un tableau très différent du tableau présenté par les pourcentages. Les 100 pour cent de commandes obtenus par Boeing en 2003 représentent un seul LCA, alors que les 100 pour cent obtenus par Airbus en 2004 en représentent deux. En 2005, en revanche, il y a eu 225 commandes de LCA d'Airbus, contre 98 commandes de LCA de Boeing, ce qui représente une augmentation massive sur le marché indien. Cela indique qu'étant donné que ces LCA sont livrés au cours des années suivantes, il est probable qu'Airbus détiendra une part du marché indien nettement plus grande que Boeing. Certes, il se peut qu'à l'avenir, Boeing obtienne des commandes additionnelles et il se peut même qu'elle obtienne davantage de commandes de LCA qu'Airbus, mais il est probable que ces LCA seraient livrés à une date encore plus lointaine que les LCA déjà commandés, et il est donc probable que dans l'avenir le plus immédiat il y aura sur le marché indien plus de livraisons de LCA d'Airbus que de LCA de Boeing.

Tableau 28 – Inde – Quantité de LCA livrés[5308]

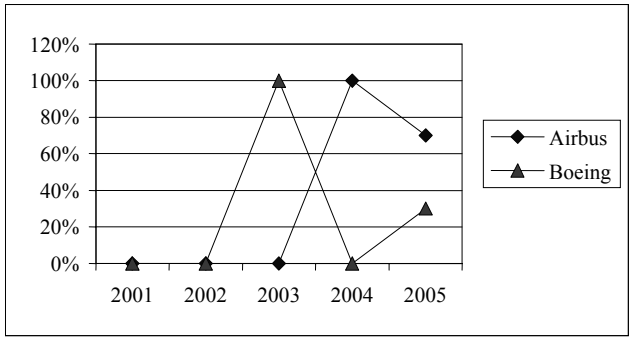
	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Airbus	0	0	0	2	225
Boeing	0	0	1	0	98
Total	0	0	1	2	323

[5306] *Voir* le paragraphe 7.1724 ci-dessus.
[5307] WT/DS316/2, page 4 (demande d'établissement d'un groupe spécial), États-Unis, PCE, paragraphe 842(2) (demande de constatations).
[5308] États-Unis, PCE, tableau 13, paragraphe 774.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Graphique 9 Inde – Renseignements concernant les parts de marché établis sur la base des commandes[5309]

États-Unis	Airbus	Boeing
2001	**0%**	**0%**
2002	0%	0%
2003	0%	100%
2004	100%	0%
2005	**70%**	**30%**



Des tendances similaires se dégagent lorsque nous examinons les données relatives aux commandes présentées par les Communautés européennes sous forme agrégée, dont, rappelons-le, nous ne pensons pas qu'elles soient exactes ou fiables.

Tableau 29 – Inde – Quantité de LCA livrés (données des CE)[5310]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	0	0	0	2	216	52
Boeing	0	0	1	0	66	30
Total	0	0	1	2	282	82

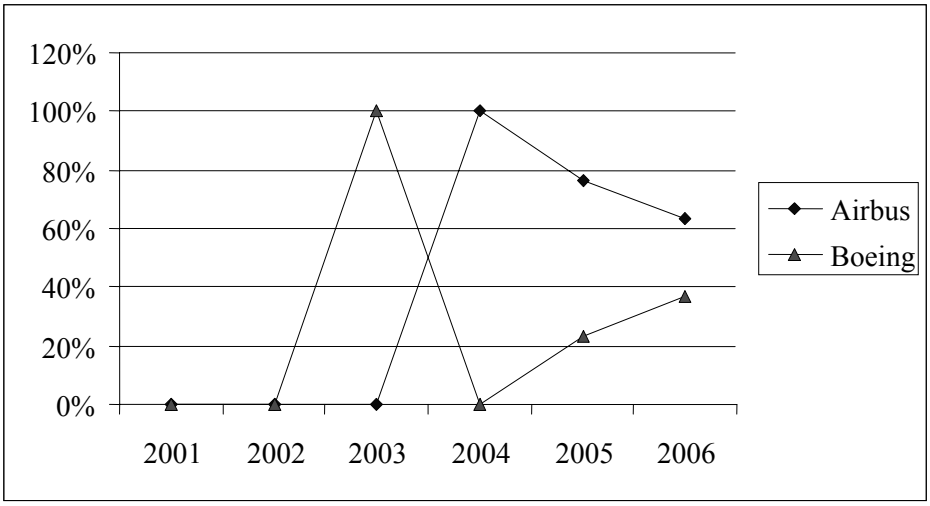
Tableau 30 – Inde – Parts de marché (quantité de LCA livrés) (données des CE)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	Aucune livraison	Aucune livraison	0%	100%	77%	63%
Boeing	Aucune livraison	Aucune livraison	100%	0%	23%	37%

[5309] États-Unis, PCE, tableau 13, paragraphe 774.
[5310] CE, PCE, paragraphes 1962, 2028 et 2118.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Graphique 10 Inde – Renseignements relatifs aux parts de marché établis sur la base des commandes (données des CE)



Autres marchés de pays tiers pris individuellement

7.1785 Les États-Unis ont affirmé aussi que la part de marché des LCA livrés détenue par Airbus s'était accrue de 2001 à 2005, passant de 11 pour cent à 73 pour cent à Singapour, de 17 pour cent à 44 pour cent en Corée, de 50 pour cent à 86 pour cent au Brésil, de 38 pour cent à 56 pour cent dans le Taipei chinois et de 29 pour cent à 50 pour cent au Mexique.[5311] Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis ont noté, sans fournir d'autres détails, que "bien que la part de marché détenue par Boeing ait augmenté de 2005 à 2006 dans certains {des pays énumérés} et diminué dans d'autres, dans aucun des cas, elle n'est revenue aux niveaux de 2001".[5312]

7.1786 Les Communautés européennes ont effectivement présenté des données relatives au nombre de LCA livrés sur ces autres marchés de pays tiers. Nous rappelons que nous avons conclu que les données des Communautés européennes relatives aux livraisons en Australie, en Chine et en Inde n'étaient ni exactes ni fiables.[5313] En particulier dans le cas de ces autres marchés de pays tiers, eu égard au petit nombre de livraisons considérées, il se peut bien que la méthode de comptage utilisée

[5311] États-Unis, PCE, paragraphe 773, après le tableau 12 B).
[5312] États-Unis, DCE, paragraphe 703.
[5313] *Voir* le paragraphe 7.1756 ci-dessus. Les Communautés européennes ont appliqué les mêmes principes de comptage que ceux qui ont abouti à notre conclusion lorsqu'elles ont compté les livraisons sur les autres marchés de pays tiers. Nous rappelons que les Communautés européennes ne comptent pas les livraisons du Boeing 747, mais qu'elles ont inclus les livraisons du modèle Boeing 757 dans le marché des LCA "monocouloir" pour les pays tiers. CE, PCE, note de bas de page 1962 ("Aux fins du calcul des parts de marché, le marché des LCA monocouloir inclut les familles 737 Classic, 737NG, 717, MD-90, 757 de Boeing et A320 d'Airbus"). Nous rappelons aussi que nous avons rejeté l'approche des Communautés européennes selon laquelle les livraisons de LCA appartenant à des sociétés de location sont traitées comme étant des livraisons dans le pays de la société de location et non dans le pays de la compagnie aérienne exploitant ces LCA (*voir* le paragraphe 7.1756 ci-dessus) que les Communautés européennes ont appliquée pour compter les livraisons sur les marchés de pays tiers. CE, PCE, notes de bas de page 2047 et 2155. Dans cet exemple particulier, nous n'avons pas entrepris d'examiner les données en détail pour déterminer la mesure dans laquelle les principes de comptage utilisés par les Communautés européennes avaient un effet sur les données qu'elles avaient communiquées, estimant qu'il était évident que la méthode utilisée par les Communautés européennes faussait le nombre de livraisons, afin d'étayer notre point de vue selon lequel les renseignements ne sont ni exacts ni fiables.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

par les Communautés européennes ait des effets notables. Dès lors, les renseignements des Communautés européennes relatifs aux livraisons sur ces marchés sont, à notre avis, encore moins exacts ou fiables que les renseignements qu'elles ont présentés en ce qui concerne les livraisons en Australie, en Chine et en Inde. En conséquence, nous hésitons à même examiner ces renseignements et nous estimons qu'il est impossible de tirer des conclusions concernant les tendances des livraisons. Néanmoins, nous avons agrégé les renseignements présentés par les Communautés européennes, les résultats étant présentés ci-dessous.

Tableau 31 – Brésil – Quantité de LCA livrés
(données des CE)[5314]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	9	14	0	0	2	5
Boeing	0	0	0	0	1	11
Total	9	14	0	0	3	16

Tableau 32 – Brésil – Parts de marché (Quantité de LCA livrés)
(données des CE)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	100%	100%	Aucune livraison	Aucune livraison	67%	31%
Boeing	0	0	Aucune livraison	Aucune livraison	33%	69%

Tableau 33 – Taipei chinois – Quantité de LCA livrés
(données des CE)[5315]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	5	0	1	3	7	4
Boeing	0	0	0	0	2	2
Total	5	0	1	3	9	6

Tableau 34 – Taipei chinois – Parts de marché (Quantité de LCA livrés)
(données des CE)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	100%	Aucune livraison	100%	100%	78%	67%
Boeing	0	Aucune livraison	0	0	22%	33%

[5314] CE, PCE, paragraphes 1954, 2028. Les Communautés européennes n'ont fait état d'aucune livraison sur le marché des 300 à 400 sièges.

[5315] CE, PCE, paragraphes 1961, 2028, 2119.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Tableau 35 – Corée – Quantité de LCA livrés
(données des CE)[5316]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	3	3	3	3	4	4
Boeing	6	9	5	5	4	3
Total	9	12	8	8	8	7

Tableau 36 – Corée – Parts de marché (Quantité de LCA livrés)
(données des CE)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	33%	25%	38%	38%	50%	57%
Boeing	67%	75%	62%	62%	50%	43%

Tableau 37 – Mexique – Quantité de LCA livrés
(données des CE)[5317]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	0	0	0	0	0	2
Boeing	3	0	5	6	6	9
Total	3	0	5	6	6	11

Tableau 38 – Mexique – Parts de marché (Quantité de LCA livrés)
(données des CE)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	0	Aucune livraison	0	0	0	18%
Boeing	100%	Aucune livraison	100%	100%	100%	82%

[5316] CE, PCE, paragraphes 1965, 2028. Les Communautés européennes n'ont fait état d'aucune livraison sur le marché des 300 à 400 sièges.

[5317] CE, PCE, paragraphes 1968, 2028. Les Communautés européennes n'ont fait état d'aucune livraison sur le marché des 300 à 400 sièges.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Tableau 39 – Singapour – Quantité de LCA livrés
(données des CE)[5318]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	2	1	5	4	2	6
Boeing	12	12	9	4	3	6
Total	14	13	14	8	5	12

Tableau 40 – Singapour – Parts de marché (Quantité de LCA livrés)
(données des CE)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	14%	8%	36%	50%	40%	50%
Boeing	86%	92%	64%	50%	60%	50%

7.1787 Nous notons que les Communautés européennes font valoir que l'allégation de détournement des exportations du marché des LCA de 300 à 400 sièges en Chine, dans le Taipei chinois, en Corée et à Singapour ou d'entrave à ces exportations formulée par les États-Unis "confine au surréalisme", affirmant que les livraisons de ces LCA sur ces marchés sont basées sur des commandes pour lesquelles Airbus n'était pas en concurrence, ou sur des commandes passées par des sociétés de location qui ont décidé ultérieurement de louer les aéronefs à des compagnies aériennes opérant sur ces marchés. Selon les Communautés européennes, "Airbus ne peut donc pas être accusée de détourner Boeing de ces marchés de pays tiers ou d'entraver Boeing sur ces marchés".[5319] On ne voit pas bien dans quelle mesure, si tant est que ce soit le cas, les Communautés européennes considèrent que cet argument vaut pour d'autres catégories de LCA ou d'autres marchés de pays tiers. Nous notons cependant que nous avons rejeté ailleurs le point de vue des Communautés européennes s'agissant de savoir si un constructeur "est en concurrence" pour une vente donnée.[5320] De plus, nous ne souscrivons pas au point de vue selon lequel on ne peut pas considérer qu'un aéronef d'Airbus loué à une compagnie aérienne opérant sur un marché donné détourne de ce marché les exportations de Boeing ou entrave ces exportations simplement parce que la location est postérieure à la commande passée par la société de location à Airbus. La question de savoir si Airbus savait qu'un aéronef particulier vendu à une société de location serait loué à une compagnie particulière opérant dans un pays particulier, ou avait l'intention qu'il le soit, est simplement dénuée de pertinence – la question qui se pose aux fins d'évaluer l'existence d'un détournement ou d'une entrave est, à notre avis, celle du pays auquel Airbus a effectivement livré l'aéronef, qui est le pays de la compagnie aérienne exploitante.

ii) Renseignements relatifs aux parts de marché sur les marchés des pays tiers considérés dans leur ensemble

7.1788 Bien que les États-Unis aient fait valoir que le Groupe spécial pourrait et, si nécessaire, devrait examiner les renseignements relatifs aux marchés de tous les pays tiers, autrement dit évaluer s'il y a détournement des exportations des États-Unis de tous les marchés autres que les États-Unis et

[5318] CE, PCE, paragraphes 1971, 2119. Les Communautés européennes n'ont fait état d'aucune livraison sur le marché des 200 à 300 sièges.
[5319] CE, PCE, paragraphe 2120 et note de bas de page 2157.
[5320] *Voir* le paragraphe 7.1722 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

les CE[5321], nous ne jugeons pas nécessaire en l'espèce de procéder ainsi, car nous estimons que les renseignements dont nous sommes saisis sont suffisants pour tirer des conclusions au sujet d'un détournement du marché d'un pays tiers ou d'une entrave en ce qui concerne certains marchés de pays tiers pris individuellement.

7.1789 En tout état de cause, nous avons des doutes sérieux sur le point de savoir si une analyse de tous les marchés de pays tiers pris dans leur ensemble serait admissible au titre de l'article 6.3 b) dans tous les cas. L'article 6.3 b) fait référence à la question de savoir si la subvention a pour effet de détourner les exportations du "marché d'un pays tiers" ou d'entraver ces exportations, et non pas "de tous les marchés de pays tiers" ou "du marché mondial hormis le Membre plaignant et le Membre qui accorde la subvention". Toutefois, nous ne sommes pas tenus en l'espèce de régler cette question, et nous ne traitons pas les affirmations et les éléments de preuve des États-Unis concernant les marchés de pays tiers dans leur ensemble.

iii) Conclusion

7.1790 Sur la base des renseignements présentés par les États-Unis, dont les Communautés européennes ne contestent pas l'exactitude, il est clair que sur certains marchés de pays tiers pris individuellement, la part de marché détenue par Airbus a augmenté de façon notable sur la période allant de 2001 à 2005 et, même en 2006, est restée plus importante que la part de marché de Boeing, et qu'Airbus a obtenu sur le marché indien un nombre de commandes nettement plus important que ne l'a fait Boeing. Étant donné que le seul autre concurrent sur les marchés pertinents sur la période que nous examinons était Airbus, il s'ensuit que les éléments de preuve démontrent que les exportations de LCA de Boeing ont été détournées des marchés de l'Australie et de la Chine par les ventes de LCA d'Airbus sur la période que nous avons examinée, et qu'il existe une probabilité de détournement futur du marché indien des LCA de Boeing.

7.1791 La situation est moins contraignante s'agissant des marchés du Brésil, du Taipei chinois, de la Corée, du Mexique et de Singapour, où les ventes étaient sporadiques et les volumes relativement petits, ce qui rend l'identification de tendances plus difficile.[5322] Néanmoins, comme Airbus était le seul autre concurrent sur ces marchés sur la période que nous examinons, il s'ensuit que toute part de marché obtenue par Airbus l'a été aux dépens de Boeing. Par conséquent, nous estimons que les éléments de preuve démontrent que les exportations de LCA des États-Unis ont été détournées de ces marchés par les ventes de LCA d'Airbus sur la période que nous avons examinée également.

7.1792 Nous traitons le point de savoir si le détournement que nous avons observé sur les marchés de pays tiers en cause est un effet des subventions spécifiques dont nous avons constaté qu'elles avaient été accordées à Airbus en ce qui concerne les LCA dans la section e) ci-dessous.

d) Effets allégués sur les prix

7.1793 L'article 6.3 c) dispose ce qui suit:

[5321] États-Unis, PCE, paragraphe 772, États-Unis, DCE, paragraphe 705. Le Brésil partage l'avis des États-Unis selon lequel si les données relatives aux exportations à destination de certains marchés de pays tiers sont insuffisantes, le Groupe spécial peut effectuer une analyse de l'existence d'un détournement ou d'une entrave au titre de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC sur la base de la totalité des marchés des pays tiers, paragraphe 60 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 427.

[5322] Nous notons à cet égard que l'article 6.3 b) ne contient aucune prescription imposant que le détournement des exportations du marché d'un pays tiers ou l'entrave à ces exportations atteigne un niveau ou degré particulier.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

> "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:
>
> ****
>
> c) la subvention se traduit par une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix d'un produit similaire d'un autre Membre sur le même marché, ou a pour effet d'empêcher des hausses de prix ou de déprimer les prix ou de faire perdre des ventes sur le même marché dans une mesure notable;".

Les États-Unis font valoir que l'existence de chacun de ces phénomènes, à savoir la sous-cotation du prix, l'empêchement de hausses de prix, la dépression des prix ou la perte de ventes, peut être démontrée dans des allégations séparées et distinctes sur la base des faits qui ont été portés à la connaissance du Groupe spécial.

7.1794 Avant d'examiner les arguments et éléments de preuve des parties concernant ces allégations ci-dessous, nous notons que dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'Organe d'appel a conclu, selon une lecture simple de l'article 6.3 c) et de l'expression "sur le même marché", "que celle-ci s'appliqu[ait] à l'ensemble des quatre situations visées dans cette disposition, à savoir une "sous-cotation notable du prix", un "empêchement de hausses de prix", une "dépression des prix" et la "perte de ventes"." Nous sommes d'accord.

7.1795 Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a examiné le sens du terme "notable" dans le contexte de l'empêchement de hausses de prix et de la dépression des prix et a fait observer que "{l}e sens ordinaire du terme "notable" est "important; notable ... consequential" (important; digne d'être noté ... lourd de conséquences)". Le terme "notable" évoque donc quelque chose qui peut être caractérisé comme important, digne d'être noté ou lourd de conséquence.[5323] Le Groupe spécial a ensuite indiqué ce qui suit:

> "Ce caractère notable peut se manifester de diverses façons. Le "caractère notable" du degré d'empêchement de hausses de prix, quel qu'il soit, peut varier d'un cas à l'autre, en fonction des circonstances factuelles, et peut ne pas dépendre uniquement d'un niveau donné d'importance numérique.[1441] D'autres considérations, y compris la nature du "même marché" et le produit à l'examen peuvent également entrer en ligne de compte pour une telle évaluation, selon qu'il est approprié. … Nous ne pouvons pas croire que ce qui peut être notable sur un marché pour le coton upland serait nécessairement aussi applicable ou pertinent dans le cas d'un marché pour un produit très différent.

[1441] En tout état de cause, nous notons que la Partie III de l'Accord ne prévoit pas une telle norme numérique. Il en va différemment, dans une certaine mesure, des dispositions de la Partie V de l'Accord, qui contiennent, par exemple, des indications du "montant" de la subvention qui est *de minimis* (moins de 1 pour cent *ad valorem*) et des volumes du "produit subventionné" qui sont négligeables. Voir, par exemple, l'article 11.9 de l'Accord SMC."[5324]

[5323] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1325, citant le *New Shorter Oxford English Dictionary* (1993).

[5324] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1329.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

L'Organe d'appel a souscrit à l'interprétation donnée par le Groupe spécial de l'expression "dans une mesure notable" dans le contexte de l'effet "d'empêcher des hausses de prix ... dans une mesure notable" à l'article 6.3 c), et a ajouté ce qui suit:

> "L'article 6.3 c) n'énonce aucune méthode spécifique pour déterminer si une subvention a pour effet d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable. Il peut fort bien y avoir diverses façons de faire cette détermination."[5325]

7.1796 Nous sommes d'accord avec cette interprétation de l'expression "dans une mesure notable", telle qu'elle est utilisée à l'article 6.3, et estimons que, comme pour l'expression "sur le même marché", selon une lecture simple du texte de l'article 6.3 c), l'expression "dans une mesure notable" s'applique à chacune des situations prévues dans la disposition, à savoir une "sous-cotation du prix", un "empêchement de hausses de prix", une "dépression des prix" et la "perte de ventes". Gardant ces principes fondamentaux à l'esprit, nous passons à l'examen des éléments de preuve et arguments relatifs aux effets sur les prix.

i) Sous-cotation notable du prix et pertes de ventes dans une mesure notable

7.1797 À l'appui de leurs allégations de sous-cotation notable du prix et de pertes de ventes dans une mesure notable, les États-Unis invoquent principalement des éléments de preuve concernant une série de campagnes de vente dans lesquelles les clients ont finalement commandé des LCA d'Airbus. Les États-Unis affirment qu'en général, une "vente "perdue" est une vente qui est réalisée en faveur du produit subventionné au lieu du produit du Membre plaignant".[5326]

7.1798 Dans l'examen des allégations de sous-cotation notable du prix formulées par les États-Unis, nous devons aussi prendre en considération l'article 6.5 de l'Accord SMC, qui dispose ce qui suit:

> "Aux fins du paragraphe 3 c), il y aura sous-cotation du prix dès lors qu'une telle sous-cotation du prix aura été démontrée par comparaison des prix du produit subventionné avec les prix d'un produit similaire non subventionné fourni au même marché. La comparaison sera effectuée pour un même niveau commercial et des périodes comparables, compte étant dûment tenu de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix. Toutefois, si cette comparaison directe n'est pas possible, l'existence d'une sous-cotation du prix pourra être démontrée sur la base des valeurs unitaires à l'exportation."

Reprenant leur argument concernant le rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4 de l'Accord SMC, les Communautés européennes affirment que l'utilisation de l'expression "produit similaire non subventionné" à l'article 6.5 implique que le bien-fondé d'une allégation de sous-cotation du prix ne peut être établi que si le Membre plaignant peut démontrer que ses produits similaires ne tirent avantage d'aucune subvention. Les Communautés européennes font valoir que Boeing tire un avantage des subventions octroyées à la branche de production de LCA des États-Unis et que, par conséquent, les États-Unis ne peuvent démontrer l'existence d'une sous-cotation du prix en droit. Les États-Unis soulèvent les mêmes objections à l'égard des vues des Communautés européennes que celles qu'ils ont soulevées au sujet de l'interprétation de l'article 6.4.[5327]

7.1799 L'argument avancé par les Communautés européennes soulève essentiellement la même question que celle que nous avons examinée ci-dessus en ce qui concerne le rapport entre les

---

[5325] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 426 et 427.
[5326] États-Unis, PCE, paragraphe 776.
[5327] *Voir* l'examen des arguments des parties à cet égard aux paragraphes 7.1762 à 7.1764 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

paragraphes 3 b) et 4 de l'article 6 et, à notre avis, le même résultat devrait être atteint.[5328] Ainsi, et pour les mêmes raisons que celles qui ont été exposées ci-dessus, nous n'estimons pas que l'article 6.5 énonce le seul moyen de démontrer l'existence d'un préjudice grave sous la forme d'une sous-cotation notable du prix. À notre avis, l'article 6.5 énonce plutôt un ensemble particulier de circonstances dans lesquelles l'existence d'une sous-cotation du prix peut être constatée sans examiner la question de savoir si la différence de prix est un effet de la subvention. Ce cas est celui dans lequel le produit similaire du Membre plaignant n'est pas subventionné et une comparaison des prix (au même niveau et à des périodes comparables, en tenant dûment compte de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix) montre que le prix du produit subventionné est inférieur au prix du produit similaire non subventionné.

7.1800 En l'espèce, l'allégation de sous-cotation notable du prix formulée par les États-Unis est fondée sur des éléments de preuve empiriques concernant des campagnes de vente données, dont ils affirment qu'ils démontrent que les prix des LCA d'Airbus vendus dans le cadre de ces campagnes étaient inférieurs aux prix offerts par Boeing. Toutefois, les États-Unis ne s'arrêtent pas là, mais affirment ensuite que les prix inférieurs offerts par Airbus sont un effet des subventions. Ainsi, à notre avis, les États-Unis n'ont pas cherché à invoquer les circonstances spéciales énoncées à l'article 6.5. Par conséquent, si les éléments de preuve démontrent que le prix des LCA d'Airbus était inférieur au prix des LCA de Boeing, nous examinerons ensuite si cela démontre l'existence d'une sous-cotation notable du prix et, dans l'affirmative, si cette sous-cotation du prix est un effet des subventions à l'examen.

7.1801 Les États-Unis appuient leurs allégations de sous-cotation notable du prix et de pertes de ventes dans une mesure notable en se référant principalement à diverses campagnes de vente. En particulier, les États-Unis affirment que dans les campagnes de vente ayant donné lieu à des achats de LCA par easyJet, Air Berlin, Air Asia, Iberia, Czech Airlines, South Africa Airways, Thai Airways, Singapore, Emirates et Qantas, les clients ont évalué les offres concurrentes d'Airbus et de Boeing et ont choisi les LCA proposés par Airbus de préférence aux LCA proposés par Boeing qui correspondaient aussi aux spécifications. Selon les États-Unis, ces ventes ont été emportées par Airbus "essentiellement en sous-cotant notablement son prix par rapport à celui offert par Boeing".[5329] Toutefois, les États-Unis font aussi valoir qu'Airbus a emporté les ventes parce qu'elle a été en mesure de présenter un modèle particulier de LCA doté de caractéristiques particulières au moment de la campagne de vente.[5330] Les États-Unis font valoir que tous les facteurs autres que le prix qui peuvent avoir joué un rôle dans ces ventes ont été monétisés par les constructeurs et les clients, de sorte que lorsque le client a pris sa décision, tous ces facteurs étaient incorporés dans le prix offert par le constructeur pour le modèle particulier en question. En d'autres termes, les États-Unis estiment que la monétisation par le client des facteurs autres que le prix signifie que le client est en mesure de déterminer quel modèle de LCA est au prix le plus bas, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents qui affectent la comparabilité. Dans cette mesure, les États-Unis font valoir que les facteurs autres que le prix ne rompent pas le lien de causalité entre les prix et la perte de ventes.

7.1802 Les Communautés européennes ne contestent pas que dans les campagnes de vente indiquées par les États-Unis, Boeing "a perdu" les ventes en question, en ce sens qu'elle n'a pas réussi à vendre ses LCA au client en question. Toutefois, elle estime que les ventes ont été perdues pour des raisons autres que le prix. De l'avis des Communautés européennes, le fait que Boeing n'a pas réussi à réaliser certaines ventes ne résulte pas d'une sous-cotation notable du prix de la part d'Airbus, mais plutôt d'une mauvaise gestion de sa clientèle par Boeing et des avantages perçus du produit particulier

[5328] *Voir* les paragraphes 7.1765 à 7.1771 ci-dessus.
[5329] États-Unis, PCE, paragraphe 776.
[5330] États-Unis, DCE, paragraphes 708 et 709; États-Unis, réponse à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphes 307 à 309.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

proposé par Airbus. Selon les Communautés européennes, les campagnes de vente d'Airbus ont été fructueuses parce que les LCA d'Airbus offraient des avantages en termes d'exploitation aux transporteurs en question et, en particulier pendant la période allant de 2001 à 2004, parce que Boeing, d'après les allégations, ne s'est pas concentrée sur les relations avec ses clients.[5331] En ce qui concerne les campagnes pour lesquelles il existe des éléments de preuve d'une concurrence par les prix agressive, les Communautés européennes font valoir qu'elles s'expliquent par une concurrence qui était souvent agressive pour des raisons stratégiques ou économiques (surtout après l'effondrement de la demande d'aéronefs pendant la période allant de 2001 à 2003). Selon les Communautés européennes, ces facteurs démontrent non seulement qu'il n'y avait pas de sous-cotation du prix, mais en outre, que les pertes de ventes ne peuvent être considérées comme étant un effet des subventions.

Les campagnes de vente

easyJet

7.1803 Les États-Unis affirment qu'il s'agit de la plus grosse perte de vente pour Boeing pendant la période allant de 2001 à 2005. Selon les États-Unis, easyJet était un client exclusif de Boeing jusqu'à ce qu'elle annonce, le 14 octobre 2002, une commande de 120 Airbus A319 et des options pour 120 Airbus supplémentaires.[5332] À la suite de l'annonce, plusieurs articles de presse, citant de hauts responsables, ont laissé entendre que la décision de la société était imputable au prix inférieur offert par Airbus. Selon un article paru dans le Financial Times, M. Stelios Haji-Ioannou, le fondateur d'easyJet:

> "a dit que la différence de prix entre les deux offres n'a laissé aucun choix à la société: "La différence était si importante que nous aurions manqué à notre obligation fiduciaire; nous aurions commis une faute en achetant les produits de Boeing.""[5333]

Le même article a cité le PDG d'easyJet, M. Ray Webster, en ces termes: "nous avons tous été surpris de voir à quel point Airbus était agressive lors de la dernière série d'offres sous pli cacheté".[5334] De même, selon un autre article, le PDG d'easyJet, M. Ray Webster, a dit que l'hypothèse selon laquelle Airbus aurait obtenu la vente en accordant une remise de 60 pour cent sur les prix de catalogue "{était} "un peu ambitieuse, mais pas extravagante. … J'achète des aéronefs depuis 20 ans et je n'ai jamais rien vu de tel"".[5335]

7.1804 Les États-Unis se réfèrent aussi à des communications publiques de la société dont ils affirment qu'elles démontrent qu'une remise importante de 56 pour cent par rapport au prix de

---

[5331] Les Communautés européennes se fondent, entre autres choses, sur la déclaration ci-après pour étayer leur argument, CE, PCE, paragraphe 1465:

> "Comme je l'ai mentionné, l'année dernière il y a eu deux commandes importantes qu'Airbus a peut-être emportées uniquement en raison du prix. Dans les deux cas, Boeing était le fournisseur attitré et a perdu face à Airbus. Je ne suis pas certain que le prix fixé ait été le seul problème."

Les Communautés européennes attribuent cette déclaration à Henry Stonecipher, ancien PDG de Boeing. Toutefois, la source de la déclaration, la pièce EC-287, l'attribue clairement à J.B. Groh, un analyste du marché de D.A. Davison & Co.

[5332] États-Unis, PCE, paragraphe 779. EasyJet a exercé 20 options en 2005, 91 des LCA commandés avaient été livrés au 31 décembre 2006 et les dates de livraison des autres LCA avaient été fixées.

[5333] Colin Baker, *Easy Does It*, Airline Business (1er décembre 2002), pièce US-408.

[5334] Kevin Done, *Airbus Beats Boeing in Warover Big Order*, Financial Times (15 octobre 2002), pièce US-407.

[5335] Colin Baker, *Easy Does It*, Airline Business (1er décembre 2002), pièce US-408.

catalogue de l'A319 en janvier 2001 a été accordée. À titre d'exemple, le rapport annuel d'easyJet pour 2005 indique que cette année-là, seuls 12 A319 lui ont été livrés, pour lesquels elle a payé 167,7 millions de livres sterling, soit un prix par aéronef de 13,98 millions de livres sterling. Les États-Unis affirment que, selon easyJet, c'est le prix réel, déduction faite des concessions, payé à Airbus en 2005 pour une commande passée en dollars EU de 2001. Le prix de livraison de 13,98 millions de livres sterling en livres de 2005 correspond donc à un prix de commande estimé de 19,36 millions de dollars EU en dollars de 2001 – une remise de 56 pour cent par rapport au prix de catalogue de l'A319, soit 44 millions de dollars en janvier 2001.[5336] En outre, les États-Unis affirment que non seulement Airbus a-t-elle accordé une remise de plus de 50 pour cent sur le prix de chaque aéronef vendu à easyJet, mais elle a aussi accordé des concessions additionnelles pour compenser les coûts supportés par easyJet pour transférer sa flotte de Boeing à Airbus. La lettre adressée par easyJet à ses actionnaires, dans laquelle elle demande l'approbation de la transaction, décrit certaines de ces concessions.[5337] Enfin, les États-Unis affirment qu'easyJet a estimé que le coût par siège de l'Airbus A319 était inférieur d'environ un tiers au coût par siège du Boeing 737 qu'elle avait acheté à peine deux ans auparavant, un prix qui permettrait à easyJet, selon ses calculs, de réduire ses frais d'exploitation globaux de 10 pour cent.[5338] Les États-Unis affirment que ces éléments de preuve démontrent qu'Airbus a obtenu la vente faite à easyJet en sous-cotant son prix par rapport à celui offert par Boeing.[5339]

7.1805 Les Communautés européennes ne contestent pas que Boeing a perdu cette vente au profit d'Airbus, mais elles font valoir, en se fondant sur des RCES, que ce n'est pas à cause du prix du LCA d'Airbus en question. Les Communautés européennes affirment que la vente faite à easyJet a été rentable pour Airbus et "a eu un effet positif sur la trésorerie".[5340] Les Communautés européennes affirment qu'aucun élément de preuve n'étaye l'affirmation des États-Unis à l'exception de la déclaration de Ray Webster dont il est fait état et où il est question d'une remise de 60 pour cent et d'autres concessions pour compenser le coût du transfert de Boeing à Airbus. Les Communautés européennes font valoir qu'il est faux de parler d'une remise de 60 pour cent et soutiennent que le prix d'Airbus était compétitif, mais qu'il n'a pas fait l'objet d'une remise aussi importante.[5341] En outre, les Communautés européennes affirment qu'Airbus n'était pas disposée à offrir les concessions finales demandées par easyJet qui auraient "entraîn{é} une détérioration inacceptable de l'accord"[5342], malgré son importance pour Airbus. Selon les Communautés européennes, "{m}ême si Boeing a perdu {la} vente à cause du faible niveau des prix, cela n'a pas été causé par les subventions, vu qu'elles sont de faible importance comme nous l'avons affirmé".[5343] En outre, les Communautés européennes font observer que cette vente a eu lieu à un moment où la demande de LCA s'était effondrée et elles affirment qu'Airbus et Boeing offraient alors des "prix plus compétitifs" pour essayer de stimuler la demande.[5344] Les Communautés européennes font aussi valoir qu'il faut également tenir compte de la

[5336] États-Unis, PCE, paragraphes 780 et 781, citant easyJet plc, Annual Report and Accounts 2005, pièce US-409, pages 19 et 67, et easyJet, *Proposed Purchase of Airbus Aircraft and Notice of Extraordinary General Meeting* (25 février 2003), page 7, http://www.easyjet.com/EN/News/20030225_01.html, pièces US-380 et US-402.

[5337] États-Unis, PCE, paragraphe 782, citant easyJet, *Proposed Purchase of Airbus Aircraft and Notice of Extraordinary General Meeting* (25 février 2003), pièce US-380, page 4.

[5338] États-Unis, PCE, paragraphe 783, citant easyJet, *Proposed Purchase of Airbus Aircraft and Notice of Extraordinary General Meeting* (25 février 2003), pièce US-380, pages 2, 4 et 8.

[5339] *Voir* États-Unis, réponse à la question n° 236 du Groupe spécial, paragraphe 66 et éléments de preuve qui y sont cités.

[5340] CE, PCE, paragraphe 1877. Le seul fait qu'une vente a été rentable ne démontre pas, à notre avis, qu'il n'y a pas eu sous-cotation du prix.

[5341] CE, PCE, paragraphe 1875, citant la pièce EC-431 (RCES).

[5342] CE, PCE, paragraphe 1877, citant la pièce EC-432 (RCES).

[5343] CE, PCE, paragraphe 1878.

[5344] CE, PCE, paragraphe 1880.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

vente de Boeing à Ryanair, que Boeing avait réalisée environ dix mois auparavant en faisant une "offre exceptionnellement compétitive"[5345], d'après leurs allégations. Les Communautés européennes affirment qu'Airbus avait fait une forte concurrence pour cette vente, et pensait l'avoir emportée, mais elle était effectivement revenue à Boeing.[5346] De ce fait, la vente à easyJet est devenue encore plus importante pour permettre à Airbus d'établir sa présence auprès des transporteurs bon marché en pleine expansion. Les Communautés européennes font valoir que le prix accordé à Ryanair a influé sur l'offre d'Airbus à easyJet.[5347]

7.1806 Après avoir examiné les renseignements concernant cette campagne de vente, qui sont pour l'essentiel des RCES et ne peuvent donc pas être divulgués dans le présent rapport, nous concluons qu'ils sont largement conformes à la déclaration publiée du fondateur d'easyJet concernant la vente.[5348] Les Communautés européennes font référence à des facteurs "autres que le prix", dont elles allèguent qu'ils ont renforcé l'offre d'Airbus.[5349] Il est clair qu'Airbus a cherché à faire concurrence en faisant valoir que le produit qu'elle offrait était supérieur[5350], mais Airbus elle-même a reconnu l'importance du prix pour son offre.[5351] Bien que les RCES indiquent que les niveaux de remise n'ont pas atteint la remise de 60 pour cent mentionnée, il est manifeste que des remises de prix ont été accordées.[5352] Les éléments de preuve portés à notre connaissance, y compris les RCES, indiquent qu'en dernier recours, l'avantage d'Airbus en termes de prix a été le facteur déterminant pour remporter cette vente.[5353] Toutefois, cet avantage en termes de prix comprend un certain nombre d'éléments, tels que les garanties relatives aux coûts de maintenance, les garanties relatives à la régularité technique et la valeur résiduelle, et le soutien à la formation, qui sont peut-être ce que les Communautés européennes entendent par facteurs "autres que le prix".[5354]

Air Berlin

7.1807 Le 4 novembre 2004, Air Berlin a annoncé une commande de 60 A320. Les États-Unis allèguent qu'après la vente faite à easyJet, Airbus a de nouveau sous-coté son prix par rapport à celui de Boeing dans la campagne menée auprès d'Air Berlin et sa filiale autrichienne, NIKI, ce qui a eu pour effet de faire perdre à Boeing cette vente concernant 70 commandes fermes. Les États-Unis font observer que durant la campagne de vente, des cadres d'Air Berlin auraient dit que "l'ensemble de prestations offertes par Boeing et Airbus, y compris le prix des avions et les modalités de financement, déterminerait qui a remporté la compétition".[5355] En outre, le directeur général d'Air Berlin, M. Joachin Hunold, a dit que "{l}e prix est toujours une question importante, mais nous avons

[5345] CE, PCE, paragraphe 1881.
[5346] CE, PCE, paragraphe 1882.
[5347] CE, PCE, paragraphes 1883 et 1884.
[5348] Les Communautés européennes contestent aussi l'implication selon laquelle la perte de la vente de 2002 à easyJet à empêché Boeing d'obtenir des ventes ultérieures, y compris une vente dans laquelle Airbus a vendu 52 A319 à la société en 2006. CE, PCE, paragraphe 1899. Comme les États-Unis n'ont pas spécifiquement fait valoir que cette dernière vente était une vente perdue, nous ne procéderons pas à son examen.
[5349] CE, PCE, paragraphes 1890 et 1891, pièces EC-438 et EC-436 (RCES).
[5350] Pièce EC-436 (RCES).
[5351] Pièce EC-436 (RCES).
[5352] Pièce EC-431 (RCES).
[5353] États-Unis, PCE, paragraphes 780 à 783, citant les pièces US-408, US-409, US-380, US-410, et États-Unis, DCE, version finale caviardée de l'Appendice, paragraphes 14 et 16; pièce US-619 (RCES); pièce US-620 (RCES).
[5354] États-Unis, PCE, paragraphe 782.
[5355] James Wallace, *Boeing Loses Huge Air Berlin Jet Order to Airbus*, Seattle Post-Intelligencer (5 novembre 2004), pièce US-411.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

aussi examiné le calendrier de livraison possible et le financement".[5356] Comme easyJet, Air Berlin avait uniquement exploité des LCA de Boeing jusqu'à cette campagne et les États-Unis allèguent qu'à l'instar d'easyJet: "{s}elon des personnes bien au fait des accords, Airbus a éclipsé Boeing en offrant des remises importantes et d'autres garanties financières sur lesquelles {Boeing} n'était pas disposée à s'aligner".[5357]

7.1808 Les Communautés européennes font valoir que c'est Boeing, et non Airbus, qui a fait baisser les prix dans cette campagne et que Boeing n'a pas perdu ce client parce qu'Airbus a abaissé ses prix mais parce que Boeing a mal géré ses relations avec ce client; elles indiquent qu'Airbus a simplement présenté une bonne offre.[5358] Les Communautés européennes font valoir qu'Airbus a été surprise de remporter la commande d'Air Berlin étant donné que cette compagnie avait été un client de lancement du 737-800 de Boeing en 1994. Toutefois, selon les Communautés européennes, les dirigeants d'Air Berlin étaient mécontents de l'insistance de Boeing à maintenir les niveaux de prix pour le dernier aéronef livré dans le cadre de la commande de 1994 et ils s'étaient plaints de retards et d'erreurs de production, d'aéronefs endommagés et de la diminution du soutien à la clientèle.[5359] En se fondant sur des éléments de preuve RCES, les Communautés européennes font valoir que l'argument des États-Unis selon lequel Boeing n'était "pas disposée à s'aligner sur" l'offre finale d'Airbus est inexact.[5360] Les Communautés européennes font valoir que c'est Boeing qui a fait baisser les prix, un point de vue que les États-Unis démentent, eux aussi en se fondant sur des éléments de preuve RCES présentés par les CE.[5361]

7.1809 Bien que les Communautés européennes affirment qu'Air Berlin était mécontente des pratiques commerciales et pratiques de production de Boeing[5362], les éléments de preuve qui nous ont été présentés, y compris les éléments de preuve RCES, indiquent clairement que le prix a été un élément crucial de cette campagne de vente, dans laquelle Airbus à cherché à vendre à un client qui semblait mécontent de Boeing, en présentant une offre très compétitive à cette fin.[5363] Les éléments de preuve indiquent que plusieurs offres ont été faites par Airbus et Boeing[5364], y compris une **[***]** de Boeing[5365], mais la vente a finalement été obtenue par Airbus.

Czech Airlines

7.1810 Le 6 avril 2005, Czech Airlines a signé un contrat d'achat avec Airbus en vue de la livraison de six A319 et de six A320. À l'appui de leur affirmation selon laquelle Airbus a obtenu cette vente grâce à une sous-cotation notable du prix, les États-Unis citent les propos suivants:

> "Le directeur de la stratégie de CSA, M. Jan Vana, a indiqué ce qui suit: "Les deux offres satisfaisaient à toutes nos spécifications techniques sans exception. Mais Airbus a offert le meilleur prix.""[5366]

Les États-Unis attirent aussi l'attention sur une déclaration publique dans laquelle le président de CSA, M. Jaroslav Tvrdik, a donné plus de précisions sur la décision de CSA en disant que l'offre de

---

[5356] *Id.*
[5357] États-Unis, PCE, paragraphe 785, citant la pièce US-412.
[5358] CE, PCE, paragraphe 1910.
[5359] CE, PCE, paragraphe 1903.
[5360] CE, PCE, paragraphe 1908, pièce EC-449 (RCES).
[5361] États-Unis, version intégrale de l'Appendice, paragraphes 21 et 22, citant la pièce EC-447 (RCES).
[5362] CE, PCE, paragraphe 1903.
[5363] Pièce EC-443 (RCES).
[5364] Pièce EC-447 (RCES).
[5365] Pièces EC-253 (RCES) et EC-449 (RCES).
[5366] Dow Jones Newswire (15 octobre 2004), pièce US-424.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Boeing était "vraiment excellente et lucrative {et} difficile à refuser", mais en expliquant aussi que l'offre d'Airbus, évaluée sur le plan de la valeur actuelle nette des divers flux financiers en jeu, était moins chère de plus de 100 millions de couronnes tchèques (4 millions de dollars) que l'offre de Boeing.[5367] Selon les États-Unis, ce "meilleur" prix d'Airbus comprenait plusieurs primes additionnelles avec lesquelles, a expliqué M. Tvrdik, "Airbus couvrira nos coûts de transition". Il s'agissait d'un simulateur d'entraînement gratuit d'une valeur de 250 à 300 millions de couronnes tchèques (10 à 12 millions de dollars) qui devait être utilisé pour former les pilotes de CSA et les pilotes d'autres compagnies aériennes à l'équipement d'Airbus, un service à la clientèle très complet, des pièces de rechange à des prix préférentiels et des services additionnels, tels que la formation du personnel navigant.[5368]

7.1811 Les Communautés européennes font valoir qu'Airbus a emporté cette vente essentiellement en raison de considérations politiques, en se référant à un différend entre les pouvoirs publics tchèques et Boeing au sujet de la société d'État Aero Vodochody. En 1977, Boeing avait acquis 35 pour cent d'Aero Vodochody, avec un contrôle de gestion effectif. Boeing était censée aider la société à améliorer les technologies et à réaliser des ventes à l'étranger. Selon les Communautés européennes, la société a éprouvé des difficultés et, en janvier 2004, la République tchèque avait "menacé de renouveler la flotte de CSA, le transporteur appartenant à l'État, en faisant appel à la rivale Airbus".[5369] D'après des RCES, il apparaît que CSA était prête à prendre une décision concernant sa flotte sur la base d'autres considérations que la structure de la flotte.[5370] Les Communautés européennes soutiennent que la situation a été exacerbée après l'entrée de la République tchèque dans l'UE, quand il a été suggéré qu'il serait plus avantageux de coopérer avec les entreprises aérospatiales européennes qu'avec Boeing.[5371] Les Communautés européennes font valoir qu'Airbus a bénéficié de ces obstacles politiques aux efforts déployés par Boeing pour emporter cette vente et que le prix n'a pas été la raison pour laquelle Airbus a réussi à obtenir cette vente.[5372] Les Communautés européennes indiquent aussi que des considérations relatives aux moteurs des aéronefs ont joué un rôle dans l'obtention de cette vente par Airbus.[5373]

7.1812 Les États-Unis notent que même si les Communautés européennes mettent l'accent sur des considérations politiques et autres, elles ne contestent pas la véracité de la déclaration selon laquelle Airbus a offert un meilleur prix, et ils affirment que les arguments des Communautés européennes relatifs au prix sont sans importance.[5374]

7.1813 D'après les éléments de preuve qui nous ont été présentés, y compris les éléments de preuve RCES, il apparaît que CSA était prête à prendre une décision d'achat sur la base d'autres considérations que la structure de la flotte existante, laquelle aurait pu militer en faveur de l'achat de LCA de Boeing.[5375] Bien qu'il existe des éléments de preuve qui semblent indiquer que CSA n'était pas bien disposée à l'égard de Boeing, ainsi que des éléments de preuve RCES concernant d'autres

[5367] États-Unis, PCE, paragraphe 795, citant Jan Cizner, *Tvrdik: Airbus Gave Us a More Attractive Offer*, Mlada Fronta Dnes (21 octobre 2004) (traduit), pièce US-425.
[5368] États-Unis, PCE, paragraphe 795, citant Jan Cizner, *Tvrdik: Airbus Gave Us a More Attractive Offer*, Mlada Fronta Dnes (21 octobre 2004) (traduit), pièce US-425.
[5369] CE, PCE, paragraphe 1915, citant "Czech CSA Warns may Drop Boeing Over Aero Unit Woes", Reuters, 19 janvier 2004, pièce EC-456.
[5370] Pièce EC-458 (RCES).
[5371] CE, PCE, paragraphe 1916.
[5372] CE, PCE, paragraphe 1918, citant la pièce EC-425 (RCES).
[5373] CE, PCE, paragraphe 1919.
[5374] États-Unis, version intégrale de l'Appendice de la DCE, paragraphe 27.
[5375] Pièce EC-458 (RCES).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

facteurs pertinents dans cette vente[5376], nous notons qu'il existe des éléments de preuve indiquant qu'Airbus a offert le meilleur prix.[5377]

Air Asia

7.1814 Le 25 mars 2005, Air Asia a annoncé qu'elle avait signé un contrat d'achat de 60 A320 et qu'elle avait pris des options pour 40 LCA additionnels.[5378] À l'appui de leur allégation de sous-cotation du prix, les États-Unis citent un article de presse qui indique que Boeing n'était pas prête à s'aligner sur le prix offert par Airbus:

> "Des personnes au fait des négociations avec Air Asia ont dit que Boeing n'avait pas cessé de tenter de faire fléchir la compagnie aérienne mais une personne a dit que "Boeing n'était pas prête à conclure un accord à tout prix", indiquant par là qu'Airbus demandait beaucoup moins que ce que Boeing était prête à accepter."[5379]

7.1815 Dans un premier temps, les Communautés européennes font valoir que Boeing n'a pas emporté cette vente en raison de ses positions de négociation "arrogantes" et "inflexibles"[5380], d'après les allégations, ce qui, disent-elles, a été reconnu dans un entretien par M. Lewis Platt, ancien coprésident de Boeing:

> "On en est arrivé à un point où des mots comme arrogant ou inflexible ont été utilisés. Je me suis déplacé et j'ai rendu visite à beaucoup de clients et il y en a parmi eux deux ou trois – et une commande particulièrement importante (AirAsia) – qui sont allés à Airbus. Et j'ai rencontré le PDG qui m'a décrit le processus et je me suis toujours dit que nous avions perdu à cause du prix. Il m'a dit, vous savez, vous ne vous occupiez pas assez de nous. Il a dit qu'ils voulaient obtenir quelques avions rapidement et que (Boeing) a dit que c'était impossible."[5381]

Les Communautés européennes font aussi valoir que Boeing perdait la campagne à cause de son attitude à l'égard de ses clients, mais que la société pratiquait aussi une politique de prix agressive et que c'était Boeing, et non Airbus, qui était l'élément moteur en ce qui concerne les prix. En outre, les Communautés européennes allèguent que Boeing a sous-coté son prix à plusieurs reprises par rapport à celui d'Airbus et elles contestent l'argument des États-Unis concernant les limites en matière de révision des prix offertes par Boeing.[5382] Les Communautés européennes reconnaissent **[***]**.[5383] Les Communautés européennes se réfèrent à la déclaration de Christian Scherer selon laquelle **[***]**, qui estime apparemment qu'il ne peut être constaté sans que l'on sache pourquoi qu'une offre qui **[***]** constitue une sous-cotation du prix par rapport au prix d'un concurrent. Bien entendu, cela n'est pas le cas, et rien ne justifie une telle implication en droit ou en fait.

[5376] CE, DCE, paragraphe 1919 (RCES).
[5377] Pièce US-424.
[5378] CE, PCE, paragraphe 1901.
[5379] *Airbus to Beat Boeing Again*, Wall St. Journal (8 novembre 2004), pièce US-412.
[5380] CE, PCE, paragraphe 1925.
[5381] *Boeing Will Do What It Takes*, Seattle Post Intelligencer (15 juin 2005), pièce EC-464.
[5382] CE, PCE, paragraphe 1926, citant les pièces EC-468 et EC-469 (RCES).
[5383] CE, PCE, paragraphe 1929.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1816 Les États-Unis contestent les affirmations des Communautés européennes concernant la préoccupation alléguée causée par l'attitude de Boeing[5384] et présentent des éléments de preuve indiquant que le prix a été une considération essentielle pour AirAsia.[5385]

7.1817 Nous avons examiné les éléments de preuve RCES, qui donnent à penser qu'à divers moments de la campagne de vente, tant Boeing qu'Airbus ont été perçues comme présentant l'offre la plus agressive. Les éléments de preuve indiquent aussi que le prix était une considération essentielle et qu'en définitive AirAsia a choisi Airbus parce que son offre a été perçue comme étant meilleure que celle de Boeing.[5386]

Iberia

7.1818 Le 31 janvier 2003, Iberia a annoncé l'achat de cinq Airbus A340-600 de préférence aux Boeing 777-300ER concurrents.[5387] Les États-Unis appuient leur allégation de sous-cotation du prix dans cette vente en se référant à un communiqué de presse d'Iberia annonçant que la société "tirait profit des conditions exceptionnelles" offertes par Airbus.[5388] Les États-Unis allèguent que ces "conditions extraordinaires" ont été le facteur décisif dans la vente.[5389] Les États-Unis affirment aussi qu'Airbus s'est servie des garanties de la valeur résiduelle pour sous-coter son prix par rapport à celui offert par Boeing.[5390]

7.1819 Les Communautés européennes contestent les affirmations des États-Unis et affirment en particulier que le B777 et l'A340 en lice pour cette commande ne répondaient pas à égalité aux besoins d'Iberia. Selon les Communautés européennes, dans cette campagne, l'A340 avait un avantage important au plan de la performance pour les opérations dans les aéroports situés dans des zones à fortes chaleurs ou à haute altitude desservis par Iberia.[5391] Les Communautés européennes disent aussi que les éléments communs avec la flotte ont constitué un facteur important.[5392] En outre, les Communautés européennes indiquent qu'Iberia a demandé des remises de prix pour acheter les aéronefs invendus proposés par Airbus, lesquels étaient des LCA commandés initialement par

---

[5384] États-Unis, version intégrale de l'Appendice de la DCE, paragraphe 24, citant la pièce US-623 (RCES).

[5385] États-Unis, version intégrale de l'Appendice de la DCE, paragraphe 23, citant la pièce US-622 (RCES).

[5386] Pièce US-622 (RCES).

[5387] CE, PCE, paragraphe 2094.

[5388] Iberia, communiqué de presse, *Iberia opta por Airbus para la renovación de su flota B-747* (30 janvier 2003), pièce US-415 ("aprovechar unas condiciones excepcionales"). Outre le communiqué de presse, les États-Unis attirent l'attention sur un article du Wall Street Journal qui semble aussi indiquer qu'Airbus a emporté la vente, au moins en partie, en raison du prix:

"Airbus l'a emporté d'une tête grâce aux prix plus bas de ses avions et à une conception commune avec le reste de la flotte d'Iberia. En offrant des garanties relatives à la valeur future et aux coûts de maintenance des avions, ainsi que des conditions de financement attrayantes, Airbus l'a emporté de peu sur l'offre agressive de Boeing. Les conditions financières finales de l'accord restent secrètes.

À Airbus, M. Leahy {chef des ventes} était soulagé, mais il n'était pas au bout de ses peines. Dans son communiqué de presse, Iberia s'est vantée des garanties relatives au prix {résiduel} des avions – un détail que M. Leahy considérait confidentiel. M. Dupuy d'Iberia a dit qu'il ne remuait pas le couteau dans la plaie. Mais il avait, se vantait-il, obtenu "des conditions extraordinaires"."

Wall St Journal (10 mars 2003), pièce US-416.

[5389] États-Unis, PCE, paragraphe 788.

[5390] États-Unis, PCE, paragraphe 789.

[5391] CE, PCE, paragraphe 2095.

[5392] CE, PCE, paragraphe 2096.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Swissair et laissés sans acheteur lorsque cette dernière avait fait faillite et pour lesquels **[***]**.[5393] Iberia a finalement accepté de prendre livraison de trois de ces aéronefs, qui avaient été construits selon les spécifications de Swissair.

7.1820 En se fondant sur des RCES, les États-Unis contestent l'argument des Communautés européennes concernant l'avantage allégué de l'A340 au plan de la performance dans cette campagne.[5394] En outre, les États-Unis maintiennent que le prix a joué un rôle important dans la vente faite à Iberia.[5395]

7.1821 Les renseignements portés à notre connaissance semblent effectivement indiquer qu'Iberia estimait que les aéronefs d'Airbus étaient mieux adaptés aux opérations dans les aéroports situés dans des zones à fortes chaleurs et à haute altitude, qui étaient des marchés essentiels pour Iberia, ce qui fait que la société préférait ces aéronefs.[5396] Toutefois, la pertinence et l'ampleur d'un éventuel avantage opérationnel particulier de l'A340 sont remises en question par d'autres RCES.[5397] S'il apparaît qu'Iberia estimait effectivement qu'il y avait des avantages à acheter les LCA d'Airbus, du fait des éléments communs avec sa flotte d'Airbus existante[5398], des éléments de preuve RCES indiquent aussi que le prix a été un élément important de cette vente.[5399] Il semble également clair que le fait de pouvoir proposer à Iberia les aéronefs invendus qui avaient été commandés par la compagnie en faillite Swissair (**[***]**) a également été important dans l'offre de prix d'Airbus.[5400]

South African Airways

7.1822 Le 19 juin 2002, South African Airways ("SAA") a annoncé l'achat de 12 A340, onze A319 et 15 A320.[5401] Les États-Unis notent que même si elle avait récemment commandé 21 Boeing 737 pour exploiter une flotte entièrement constituée de Boeing[5402], SAA a décidé de se tourner vers Airbus avec cette commande.[5403] Les États-Unis soutiennent qu'Airbus était très désireuse d'offrir une "remise importante" pour ses A340.[5404] Les États-Unis citent aussi un rapport de SAA dans lequel la société a dit que le prix des LCA achetés à Airbus avait été "fixé à un niveau très concurrentiel".[5405] À l'instar de la vente faite à Iberia, certains des avions achetés par SAA étaient des aéronefs invendus destinés initialement à Swissair.[5406]

[5393] CE, PCE, paragraphes 2097 et 2098, déclaration de Christian Scherer, pièce EC-14 (RCC), paragraphe 28.

[5394] États-Unis, version intégrale de l'Appendice de la DCE, paragraphes 31 à 33, citant les pièces US-628 et US-629 (RCES).

[5395] États-Unis, version intégrale de l'Appendice de la DCE, paragraphe 30, citant la pièce US-626 (RCES).

[5396] Aircraft Economics, mars 2001 (pièce EC-493).

[5397] Pièce EC-494 (RCES); pièce US-628 (RCES).

[5398] Pièce EC-494 (RCES).

[5399] Pièce US-626 (RCES).

[5400] CE, PCE, paragraphe 2098.

[5401] CE, PCE, paragraphe 2100.

[5402] South African Airways, Group Audited Results, Year Ending 31 March 2002, peut être consulté à l'adresse suivante: http://ww4.flysaa.com/results/march2001/results_02.html (décrivant la flotte de SAA comme étant constituée de 62 LCA de Boeing en service, et de cinq LCA commandés, après que la compagnie aérienne "a fini d'améliorer sa flotte en remplaçant ses Airbus par de nouveaux Boeing 737-800"). Pièce US-417, page 2.

[5403] États-Unis, PCE, paragraphe 791.

[5404] *Boeing, Airbus Projections for 2003 May Be Too Rosy*, Airline Financial News (9 septembre 2002), pièce US-418.

[5405] South African Airways, Group Audited Results, Year Ending 31 March, 2002, page 2, pièce US-417, page 2.

[5406] *Voir* CE, PCE, paragraphe 2106 (RCES).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1823 Les Communautés européennes affirment qu'à l'instar de la vente à Iberia, la performance de fonctionnement supérieure de l'A320 par fortes chaleurs et à haute altitude a été une des principales raisons pour lesquelles Airbus a obtenu la commande, et que l'échec du Boeing 777 dans des essais de performance réalisés en 2002 a porté atteinte à sa crédibilité. Les RCES semblent indiquer que l'A340 présentait effectivement certains avantages en matière de performance, mais ils indiquent aussi qu'il fallait fixer le prix à un niveau très concurrentiel.[5407] Les Communautés européennes font aussi valoir que Boeing avait perdu la confiance de SAA en gérant mal une vente antérieure d'un 737NG, ce qui a incité la société à décider de remplacer ses 737 par des A320.[5408] Les Communautés européennes allèguent que les "remises importantes" dont il a été fait état s'expliquent par le fait que certains LCA étaient des aéronefs invendus, **[***]**.[5409]

7.1824 Les États-Unis affirment que la différence de prix était clairement un aspect important de cette vente[5410] et ils invoquent des renseignements généraux au sujet de la performance des aéronefs pour réfuter les arguments des Communautés européennes concernant les avantages de l'A340 au plan de la performance.[5411] Nous ne minimisons pas l'importance de ces avantages, que les États-Unis ne réfutent pas spécifiquement en l'espèce, contrairement à la vente faite à Iberia, mais les RCES indiquent aussi que le prix a joué un rôle important, y compris **[***]**, dans la vente.[5412]

Thai Airways International

7.1825 En 2003, Thai Airways a commandé trois A340-500 et cinq A340-600.[5413] À l'appui de leur allégation de sous-cotation notable du prix, les États-Unis citent des articles de presse notant "des concessions spéciales sur les prix" de 7 millions de dollars EU chacune, "des crédits supplémentaires" de 9,75 millions de dollars pour chaque A340-500 et de 10,25 millions de dollars EU pour chaque A340-600, ainsi qu'une subvention pour l'élimination progressive des aéronefs existants.[5414]

7.1826 Les Communautés européennes font valoir que les prix d'Airbus n'ont pas été un facteur déterminant dans cette campagne et elles affirment que les éléments de preuve relatifs à la campagne de vente démontrent qu'Airbus ne faisait pas concurrence à Boeing dans cette campagne de vente.[5415] De plus, les Communautés européennes font valoir que Thai Airways était à la recherche de LCA pouvant effectuer des vols très long courrier vers les États-Unis, que l'A340-500/600 était le seul aéronef très long courrier en production au moment de la campagne de vente concernant Thai Airways et qu'il pouvait donc être livré avant le Boeing 777-200LR nouvellement lancé. Cela n'est pas contesté par les États-Unis, qui répondent en faisant valoir que la disponibilité de l'A340-500/600 avant l'aéronef de Boeing est, en soi, un effet de la subvention.[5416]

7.1827 Bien que nous ne soyons pas d'accord pour dire qu'il n'y a pas eu concurrence entre Boeing et Airbus pour cette vente[5417], il apparaît effectivement, vu le moment où cette campagne a eu lieu, que

[5407] CE, PCE, paragraphes 2101 et 2102, citant les pièces EC-498, EC-499 et EC-501 (RCES).
[5408] CE, PCE, paragraphes 2104 et 2105.
[5409] CE, PCE, paragraphe 2106.
[5410] Pièce US-627 (RCES).
[5411] États-Unis, version intégrale de l'Appendice de la DCE, paragraphe 33.
[5412] Pièce US-627 (RCES).
[5413] CE, PCE, paragraphe 2108.
[5414] États-Unis, PCE, paragraphe 792.
[5415] CE, PCE, paragraphe 2109, citant la déclaration de Christian Scherer, annexe I, pièce EC-14 (RCC). Nous avons rejeté la définition donnée à l'expression campagne de vente "concurrentielle" sur laquelle cette affirmation est fondée, *voir* le paragraphe 7.1722 ci-dessus, et nous n'admettons donc pas le point de vue selon lequel Airbus n'a pas fait concurrence pour cette vente sur la base de la déclaration de M. Scherer.
[5416] États-Unis, DCE, Appendice RCES, paragraphe 29.
[5417] *Voir* la note de bas de page 5415 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

l'A340-500/600 était le seul LCA en production qui répondait aux besoins opérationnels de Thai Airways au moment où la vente a été conclue. Il aurait fallu que Thai Airways attende un certain temps pour que le LCA de Boeing qui répondrait à ces besoins, le 777-200LR, soit disponible.

Singapore Airlines, Emirates Airlines, Qantas

7.1828 Ces trois compagnies aériennes ont commandé le nouvel Airbus A380 en 2000 et 2001 dans le cadre du lancement initial. Les États-Unis allèguent que les commandes ont été passées bien que Boeing ait proposé le 747-X, un projet de modèle redessiné à partir du 747. Les États-Unis allèguent que le 747-X n'a pas été lancé parce qu'il n'a pas pu trouver suffisamment de clients initiaux dans sa concurrence avec l'A380.[5418] Les États-Unis font valoir que les prix offerts pour ces commandes d'A380 étaient si bas que les retards de livraison de l'A380 qui ont suivi ont eu pour effet de les transformer en contrats déficitaires.[5419] En fait, selon les États-Unis, Airbus a offert l'A380 à des prix bas par rapport à ceux qui étaient offerts par Boeing sur les versions originelles du 747.[5420] Par conséquent, les États-Unis font valoir que la concurrence de l'A380 à bas prix a été la raison pour laquelle le 747-X n'a pas été lancé.

7.1829 Selon les Communautés européennes, Singapore Airlines, Emirates Airlines et Qantas ont toutes commandé l'A380, non pas à cause de son prix, mais parce qu'il offrait des avantages uniques sur le plan de la capacité en sièges, du rayon d'action et des aspects économiques de l'exploitation que n'offraient pas les LCA concurrents que Boeing pouvait alors proposer.[5421] Les Communautés européennes font valoir que les conditions de vente étaient conformes aux **[***]** et à la pratique normale pour les commandes passées par les clients dans le cadre d'un lancement initial.[5422] Les Communautés européennes rejettent les allégations des États-Unis concernant l'offre concurrente faite par Boeing d'une version redessinée du 747, le 747-X, qui aurait présenté des capacités semblables. Elles affirment que le 747-X ne constituait pas une initiative concurrentielle sérieuse et allèguent qu'en proposant plusieurs variantes différentes du 747 entre 1996 et 2006, Boeing a nui à sa crédibilité en prétendant qu'elle avait l'intention de lancer un LCA directement concurrent de l'A380.[5423] Selon les Communautés européennes, Boeing n'a jamais songé sérieusement à lancer un tel aéronef[5424], mais ne l'a plutôt proposé que pour dissuader Airbus de mettre en œuvre le projet de l'A380.[5425]

7.1830 En ce qui concerne les commandes spécifiques, les Communautés européennes soutiennent qu'Emirates n'a jamais considéré que la version redessinée du 747 de Boeing était en concurrence avec l'A380[5426] et elles affirment qu'Emirates ne s'est informée sur le 747-X qu'après s'être engagée auprès d'Airbus concernant l'A380.[5427] Ainsi, selon les Communautés européennes, ce sont les caractéristiques du produit qui expliquent cette commande et le prix n'a pas été un facteur décisif.[5428] S'agissant de Singapore Airlines, les Communautés européennes font valoir, en se fondant sur des RCES, que le 747-X proposé ne constituait pas une offre concurrentielle sérieuse de Boeing et que la compagnie aérienne ne l'a jamais considéré ainsi.[5429] Pour ce qui est de Qantas, les Communautés

[5418] États-Unis, PCE, paragraphe 793.
[5419] États-Unis, PCE, paragraphe 794.
[5420] États-Unis, DCE, paragraphe 718.
[5421] CE, PCE, paragraphe 1701.
[5422] CE, PCE, paragraphe 1703, citant la pièce EC-362 (RCES).
[5423] CE, PCE, paragraphe 1680.
[5424] CE, PCE, paragraphe 1678.
[5425] CE, PCE, paragraphes 1681 et 1682.
[5426] CE, PCE, paragraphes 1707 à 1709, pièces EC-363 et EC-364.
[5427] CE, PCE, paragraphe 1708, citant "*Boeing and Emirates Correspond About 747X, 400X*," Reuters, 2 juillet 2000, pièce EC-368.
[5428] CE, PCE, paragraphe 1717.
[5429] CE, PCE, paragraphes 1710 à 1719, citant les pièces EC-370 et EC-373 à EC-376 (RCES).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

européennes allèguent qu'elle a commandé l'A380 parce qu'il offrait à la compagnie aérienne des capacités de croissance uniques qui ne pouvaient être égalées par le 747-X.[5430] Invoquant des RCES, les Communautés européennes disent que des facteurs autres que le prix ont joué un rôle clé.[5431]

7.1831 En réponse, les États-Unis affirment que l'argument selon lequel Boeing ne pouvait pas offrir d'aéronef pouvant faire concurrence à l'A380 a déjà été réfuté par les événements, en faisant état des retards de livraison de l'A380 qui démontraient que Boeing aurait vendu plus de LCA si les Communautés européennes et les pouvoirs publics liés à Airbus n'avaient pas octroyé de subventions pour commercialiser l'A380.[5432] À cet égard, les États-Unis citent une déclaration récente du PDG de Singapore Airlines, selon laquelle "d'après notre expérience, les Boeing 777-300ER seraient une autre possibilité utile par rapport aux A380. … Nous pourrions commander davantage si l'A380 subissait de nouveaux retards".[5433] Le même article indique que d'autres transporteurs, y compris Emirates et FedEx, ont également adopté le 777 pour remplacer l'A380 vu les retards de livraison. Selon les États-Unis, les Communautés européennes reconnaissent que des facteurs tels que la capacité en sièges sont systématiquement "monétisés" dans les campagnes de vente et, dans les cas où cela est réalisable, qu'ils peuvent être compensés par des concessions sur les prix, de sorte que même si l'A380 peut être mieux adapté au plan d'activité d'une compagnie aérienne donnée qu'un avion plus petit comme le 777, les deux aéronefs peuvent effectuer les mêmes trajets – et c'est ce qu'ils font.[5434] C'est pourquoi les États-Unis maintiennent qu'il est tout simplement inexact de dire que des compagnies aériennes telles que Emirates Airlines, Singapore Airlines, ou Qantas étaient indifférentes au prix de l'A380 par rapport à celui d'autres aéronefs qui pouvaient effectuer les mêmes trajets, et ils réaffirment qu'Airbus offrait l'A380 à des prix très bas par rapport au 747.[5435]

7.1832 S'il ne fait aucun doute que l'A380 offrait des caractéristiques uniques à ces compagnies aériennes, nous ne sommes pas d'accord pour dire qu'il n'était pas en concurrence avec le 747. Les renseignements figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A380 contredisent la position des Communautés européennes à cet égard.[5436] Ces éléments de preuve étayent aussi le point de vue des États-Unis concernant la fixation de prix concurrentiels pour l'A380: **[***]**.[5437] Par conséquent, nous ne sous-estimons pas l'importance des caractéristiques spécifiques de l'A380, mais les éléments de preuve indiquent aussi le rôle important du prix fixé dans ces ventes.

Évaluation globale des éléments de preuve concernant les campagnes de vente

Sous-cotation notable du prix

7.1833 L'une des principales difficultés que pose l'évaluation de l'allégation des États-Unis concernant la sous-cotation notable du prix en l'espèce, c'est que nous ne sommes pas du tout convaincus que les éléments de preuve empiriques mentionnés ci-dessus constituent une base probante appropriée ou fiable pour tirer des conclusions concernant une comparaison des prix, qui servent de base pour constater qu'il y a sous-cotation notable du prix au titre de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC. Le plus souvent, les prix transactionnels des LCA vendus dans ces campagnes ne sont

[5430] CE, PCE, paragraphe 1720.
[5431] CE, PCE, paragraphe 1721, citant la pièce EC-379 (RCES).
[5432] États-Unis, DCE, paragraphe 717.
[5433] *Singapore Airlines may buy more Boeing 777s*, Int'l Herald Tribune (10 décembre 2006), pièce US-611.
[5434] États-Unis, DCE, paragraphe 719, faisant référence à la déclaration de Christian Scherer, paragraphe 69, pièce EC-14.
[5435] Faisant référence à États-Unis, PCE, paragraphes 793 et 794 (citant des sources), États-Unis, PDOC, paragraphe 63 (citant la pièce EC-362 à la page 18 (RCES)).
[5436] Pièce EC-362 (RCES), pages 5, 6, 13, 17 et 19.
[5437] Pièce EC-362 (RCES), page 19. *Voir id.* aux pages 5 et 17 (**[***]**).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

pas disponibles pour faire la comparaison et les quelques éléments de preuve concernant les prix réels de LCA dont nous disposons sont insuffisants pour évaluer la sous-cotation du prix. Les parties sont d'accord pour dire que les prix de catalogue ne sont pas une base pertinente de comparaison.[5438]

7.1834 Normalement, les éléments de preuve concernant la sous-cotation du prix devraient être tels qu'ils permettent une "comparaison des prix" des deux produits en question, ainsi que l'indique l'article 6.5, effectuée "pour un même niveau commercial et des périodes comparables, compte étant dûment tenu de tout autre facteur affectant la comparabilité des prix". L'article 6.5 dispose ensuite ce qui suit: "Toutefois, si cette comparaison directe n'est pas possible, l'existence d'une sous-cotation du prix pourra être démontrée sur la base des valeurs unitaires à l'exportation." Nous rappelons que nous avons conclu que l'article 6.5 n'établissait pas les seuls moyens de démontrer l'existence d'un préjudice grave sous la forme d'une sous-cotation notable du prix et que l'allégation des États-Unis dans la présente affaire ne reposait pas sur les circonstances spéciales dans lesquelles se trouve un Membre plaignant dont le produit similaire est non subventionné au sens de l'article 6.5. Toutefois, nous estimons que l'article 6.5 donne des indications utiles concernant la nature de l'analyse de la sous-cotation du prix en général, lorsqu'il décrit le type de comparaison des prix qui devrait être effectuée. En l'espèce, nous ne disposons pas d'éléments de preuve qui nous permettraient d'effectuer une comparaison directe du prix du produit subventionné et du prix du produit similaire, comparaison ajustée pour faire en sorte qu'elle soit effectuée pour un même niveau commercial et qu'elle tienne compte d'autres facteurs affectant la comparabilité des prix. En fait, aucune des parties n'apparaît estimer que le Groupe spécial pourrait ou devrait s'efforcer de calculer des prix "comparables" pour les LCA aux fins d'une analyse de la sous-cotation du prix. Les États-Unis font observer qu'"il serait irréalisable, voire presque impossible, pour le Groupe spécial de tenter d'effectuer le très grand nombre d'ajustements qui seraient nécessaires pour réaliser une comparaison des prix précise et sur des bases identiques entre les prix des LCA d'Airbus et de Boeing sur un marché donné".[5439] Bien que les Communautés européennes affirment que le Groupe spécial doit comparer les prix des offres d'Airbus et de Boeing, en tenant compte des facteurs affectant la comparabilité des prix, elles n'indiquent pas comment le Groupe spécial devrait effectuer une telle comparaison. Les Communautés européennes affirment que les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments de preuve démontrant que le prix d'Airbus était plus bas que celui de Boeing dans l'une ou l'autre des campagnes, mais elles n'ont pas non plus invoqué ou présenté d'éléments de preuve qui permettraient au Groupe spécial de comparer les prix.[5440] Les deux parties ont plutôt invoqué des éléments de preuve empiriques et d'autres éléments de preuve concernant les campagnes de vente dans le contexte de la sous-cotation du prix.

7.1835 Les États-Unis estiment qu'ils ont fourni des éléments de preuve concernant les "prix réels" d'un certain nombre de transactions dans les renseignements concernant les différentes campagnes de vente sur lesquels ils se fondent. Selon eux, le client d'une vente donnée de LCA est la seule "partie qui a accès à toutes les données nécessaires pour comparer les prix offerts par Boeing et Airbus" et il "réalisera l'analyse exigée par l'article 6.5 – une comparaison du produit subventionné et du produit similaire, sur le même marché, pour un même niveau commercial, pour des périodes comparables, en tenant "dûment compte" de tous les facteurs pertinents affectant la comparabilité des prix".[5441] Les

[5438] États-Unis, réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphe 124: "les prix de catalogue ne sont généralement pas utiles pour effectuer une analyse de la fixation des prix des LCA au titre de l'article 6.3 c)"; CE, réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphe 190: "les prix de catalogue sont largement dénués de pertinence pour l'évaluation du dommage au titre de l'article 5 a) ou du préjudice grave au titre des articles 5 c) et 6.3 c) effectuée par le Groupe spécial".

[5439] États-Unis, réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphe 61.

[5440] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphes 110 à 119.

[5441] États-Unis, réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphe 62.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

États-Unis affirment que rien dans l'article 6.5 ne prescrit comment ces facteurs doivent être pris en compte et étant donné qu'il est irréalisable, voire impossible, pour Boeing, Airbus ou le Groupe spécial d'effectuer une telle analyse, le Groupe spécial devrait juger que les déclarations de clients, indiquant que les LCA d'Airbus ont été achetés dans une transaction donnée à cause du prix, ont valeur probante concernant la question de la sous-cotation du prix.[5442]

7.1836 Les Communautés européennes conviennent avec les États-Unis que le client monétise généralement les différences entre les aéronefs concurrents proposés par Boeing et Airbus dans une campagne de vente donnée[5443], mais elles estiment que le résultat final de ce processus ne consiste pas en une comparaison par l'acheteur des prix des aéronefs concurrents, mais de la valeur actuelle nette (VAN) des offres concurrentes. Selon les Communautés européennes, les États-Unis "confondent {…} les notions de prix et de valeur actuelle nette, {ce qui} implique que l'existence de la sous-cotation du prix est démontrée simplement par des éléments de preuve établissant que le client a décidé de passer commande auprès d'Airbus en raison de la meilleure valeur de son offre".[5444] Les Communautés européennes estiment que la VAN sera déterminée non seulement sur la base du prix, mais aussi en se fondant sur des facteurs autres que le prix et, dans de tels cas, le fait qu'Airbus a réalisé une vente n'indique pas nécessairement que son prix était plus bas, mais plutôt que la VAN de l'offre d'Airbus était plus élevée, ce qui peut être imputé à n'importe lequel des facteurs autres que le prix dont le client a tenu compte.[5445] Pour les Communautés européennes, il importe que le Groupe spécial examine les prix réels, et non la VAN, dans son analyse de la sous-cotation du prix[5446], mais elles ne font aucune recommandation quant à la manière dont une telle comparaison des prix réels pourrait ou devrait être effectuée. Toutefois, selon les Communautés européennes, pour que les États-Unis établissent qu'il y a sous-cotation notable du prix, ils doivent prouver, pour chaque vente, qu'Airbus a offert un prix notablement plus bas que Boeing, en tenant dûment compte des facteurs affectant la comparabilité des prix, et qu'un tel prix notablement plus bas était imputable aux subventions alléguées.[5447] Les Communautés européennes affirment que les États-Unis n'ont fait cette démonstration pour aucune des campagnes de vente dont ils ont fait état pour établir qu'il y avait sous-cotation notable du prix.

7.1837 Nous ne convenons pas que les éléments de preuve qui nous été présentés indiquent les prix réels des LCA dans les campagnes de vente. À notre avis, ces éléments de preuve ont plutôt trait à la valeur des offres présentées par les constructeurs concurrents pour obtenir une commande d'un client donné. Il est clair pour nous que ces éléments de preuve démontrent que l'évaluation que fait le client des offres concurrentes concernant la vente de LCA donne lieu à l'examen de plusieurs éléments, allant du prix de la cellule de l'aéronef elle-même aux divers éléments suivants: remises, garanties,

[5442] États-Unis, réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphe 64, États-Unis, réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphes 122, 127 et 128.

[5443] CE, PCE, paragraphe 1832 ("les clients procèdent à une évaluation technique et économique complexe de la flotte proposée par chacun des constructeurs de LCA, en convertissant chaque caractéristique technique, physique et économique de chaque LCA en élément de "valeur" … Ce processus est très subjectif. L'importance de chaque facteur dépendra des priorités particulières de cette compagnie aérienne. Des différences apparemment légères entre les caractéristiques physiques et économiques des LCA de Boeing et d'Airbus concurrents peuvent donc s'avérer décisives dans la décision d'achat dune compagnie aérienne") (notes de bas de page omises).

[5444] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphes 114 et 115.

[5445] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphe 115.

[5446] Et aussi dans son analyse de l'empêchement de hausses de prix, de la dépression des prix ou de la perte de ventes. CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphe 119.

[5447] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 236 du Groupe spécial, paragraphe 120.

concessions, financement, soutien, choix du moteur et d'autres aspects.[5448] Il est peut-être vrai que l'évaluation que fait un client d'offres ou de propositions concurrentes donne lieu à une comparaison semblable à celle qui est décrite à l'article 6.5. Toutefois, le calcul de la VAN, tel qu'il est décrit par les deux parties[5449], comprend un certain nombre d'éléments subjectifs et spécifiques au client, lesquels, parce que nous ne disposons d'aucune base pour les évaluer ou en juger l'importance, font qu'il nous est impossible de conclure que la décision finale du client traduit un choix fondé sur un prix plus bas. Par ailleurs, le client n'est pas le Groupe spécial chargé du présent différend et nous ne pensons pas que nous puissions abdiquer notre responsabilité en admettant simplement que si le client a finalement choisi l'offre de vente de LCA d'Airbus à certaines conditions, cela démontre que le prix du produit subventionné dont il s'agissait dans cette vente était plus bas que le prix du produit similaire concurrent des États-Unis.

7.1838 Même si nous avons conclu qu'en l'espèce le produit similaire consistait en tous les LCA de Boeing, il est clair que les modèles de LCA proposés par Boeing et Airbus ont tous leurs propres caractéristiques particulières et que chaque groupe de modèles, ainsi que chaque modèle spécifique à l'intérieur d'un groupe, est différencié afin d'offrir des caractéristiques spécifiques à différents clients pour répondre à leurs besoins particuliers. Les RCES concernant les campagnes de vente indiquent, dans tous les cas, que les caractéristiques spécifiques des LCA en question sont des éléments importants du choix de LCA que fait le client, et que ces caractéristiques ne sont pas examinées dans l'abstrait mais dans le cadre d'un processus de négociation complexe avec les constructeurs. Les compagnies aériennes clientes examinent les caractéristiques de chaque LCA au regard de leur flotte existante, de la structure de leurs trajets, des prévisions de modification des trajets et des tendances du trafic, des frais d'exploitation, du coût de la maintenance, des frais de formation, etc. Le nombre et la variété des facteurs examinés sont considérables dans tous les cas et varient pour chaque client. Dans chaque campagne, l'un ou l'autre des LCA examinés sera celui qui répondra le mieux aux besoins particuliers du client à ce moment-là. Par ailleurs, il apparaît que des facteurs personnels et politiques ont joué un rôle dans au moins certaines de ces ventes. De plus, il est clair que la concurrence entre Boeing et Airbus pour attirer des clients est féroce et que les deux sociétés sont prêtes à négocier les prix pour s'assurer une vente importante.

7.1839 Même lorsqu'il existe d'autres facteurs tels que la performance, les considérations relatives à la flotte ou des facteurs personnels pertinents pour une vente, le prix, au sens de la valeur globale de l'offre pour l'activité du client, reste l'un des facteurs déterminants, si ce n'est le seul, dans la décision du client. Il semble clair qu'un constructeur de LCA obtient une vente donnée parce que son offre concernant un LCA (ou un groupe de modèles de LCA) donné a une valeur plus élevée, du point de vue du client, que l'offre concurrente concernant un LCA de l'autre constructeur. Toutefois, nous ne pouvons pas conclure que les déclarations publiques reflétant cet examen de la valeur d'offres concurrentes constituent des éléments de preuve suffisants pour nous permettre de conclure qu'il y a eu "sous-cotation du prix" dans une vente donnée. Comme ce calcul a lieu dans le cadre de l'examen des offres que fait le client et qu'il ne ressort pas du prix réel de l'aéronef, il nous semble difficile, sinon impossible, de formuler des conclusions au sujet de la sous-cotation du prix, encore moins de la sous-cotation notable du prix, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, sur la base des déclarations publiques de clients qui reflètent le calcul de la valeur relative d'offres concurrentes concernant la

[5448] *Voir* la déclaration de M. Rod P. Muddle, pièce EC-19, aux paragraphes 52 à 93, qui décrit divers éléments qui peuvent être pris en considération pour évaluer une offre de LCA. Il apparaît que les États-Unis acceptent que les éléments mentionnés par M. Muddle font partie du "prix" de toute transaction concernant un LCA, ou qu'ils affectent autrement la valeur d'une offre concernant un LCA. États-Unis, réponse à la question n° 281 du Groupe spécial, paragraphes 125 et 126.

[5449] États-Unis, PCE, paragraphes 799 et 800, États-Unis, réponse à la question n° 235 du Groupe spécial, paragraphe 62, CE, PCE, paragraphes 1429 à 1439, CE, réponse aux questions n° 281 et 282 du Groupe spécial.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

vente de LCA, mais qui ne nous donnent aucune base pour établir une comparaison effective des prix. En l'espèce, une telle approche nous semblerait être loin de ce qui est envisagé par l'article 6.5 lorsque cette disposition décrit comment les comparaisons de prix pourraient être effectuées.[5450] Bien qu'une déclaration, telle que celle du directeur de la stratégie de CSA, M. Jan Vana, indiquant que "{l}es deux offres satisfaisaient à toutes nos spécifications techniques sans exception {…} {m}ais Airbus a offert le meilleur prix"[5451], montrent un certain degré de sous-cotation du prix, nous ne pouvons pas conclure, même dans ce cas, que cette sous-cotation était notable ou que le prix était le facteur décisif qui a permis au constructeur d'obtenir la commande, vu les autres facteurs en cause, tels que les considérations politiques et celles qui sont liées à la flotte.[5452]

7.1840 Par conséquent, globalement, bien que nous admettions que le prix a été un facteur important dans chacune de ces ventes et qu'il peut avoir été décisif dans certains cas, dans le sens où la valeur globale de l'offre d'Airbus pour le client était plus élevée que la valeur de l'offre de Boeing, sur la base des éléments de preuve qui nous ont été présentés, nous ne pouvons pas formuler de conclusions concernant la sous-cotation notable du prix au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.

Perte de ventes dans une mesure notable

7.1841 Les arguments des Communautés européennes concernant la perte de ventes reposent sur la notion selon laquelle une vente donnée ne peut pas être considérée comme une vente perdue à moins que le prix ait été un facteur déterminant dans cette vente.[5453] Toutefois, les États-Unis ont indiqué clairement qu'ils ne se fondaient pas exclusivement sur le prix pour étayer leurs allégations de perte de ventes. Les États-Unis formulent plutôt des allégations distinctes concernant la sous-cotation notable du prix et la perte de ventes dans une mesure notable, en affirmant qu'il s'agit d'effets séparés et distincts des subventions au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC. Ils reconnaissent que certains des éléments de preuve qu'ils présentent sont pertinents pour les deux allégations, mais ils maintiennent que les allégations sont distinctes en droit et en fait.[5454] S'agissant spécifiquement de la perte de ventes, les États-Unis font valoir qu'une vente peut être "perdue" soit parce que Airbus a offert un LCA donné à un prix plus bas, soit parce qu'elle a été en mesure d'offrir un modèle spécifique de LCA dont elle n'aurait pas disposé si elle n'avait pas bénéficié des subventions.[5455]

7.1842 Le texte de l'article 6.3 ne donne aucune indication aux groupes spéciaux concernant la méthode à suivre pour évaluer les allégations de perte de ventes, autrement qu'en spécifiant que la perte de ventes doit avoir lieu "sur le même marché". Il n'y a pas non plus d'indications supplémentaires dans d'autres dispositions de l'Accord SMC. Comme il s'agit du premier différend dans lequel des allégations de perte de ventes ont été formulées pour démontrer l'existence d'un

[5450] Nous n'excluons pas la possibilité que, dans une autre affaire, une conclusion concernant la sous-cotation des prix puisse être établie sur la base d'éléments de preuve qui ne sont pas suffisants pour établir une comparaison directe des prix au sens de l'article 6.5. Toutefois, en l'espèce, les éléments de preuve empiriques, eu égard au produit et à la branche de production en cause et à la manière dont les décisions de vente sont prises, sont tout simplement insuffisants pour nous persuader du bien-fondé des allégations de sous-cotation notable des prix.

[5451] Dow Jones Newswire (15 octobre 2004), pièce US-424.

[5452] *Voir* CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 236 du Groupe spécial, paragraphe 158.

[5453] CE, PCE, paragraphe 1821.

[5454] États-Unis, réponse à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphe 307.

[5455] États-Unis, réponse à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphes 309 et 310. Le Brésil estime qu'il n'est pas nécessaire que le prix soit l'unique raison de la perte de ventes, pourvu qu'il soit l'un des facteurs importants causant cette perte. Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 55.

préjudice grave au titre de l'article 6.3, le règlement des différends précédents ne donne pas non plus d'indication sur ce point.[5456]

7.1843 À notre avis, il ressort clairement d'un examen de l'article 6.3 c) qu'il décrit quatre effets différents qui, s'il est constaté qu'ils interviennent, peuvent étayer une constatation de l'existence d'un préjudice grave: sous-cotation notable du prix, empêchement de hausses de prix, dépression des prix ou perte de vente sur le même marché dans une mesure notable. Rien dans le texte de cette disposition n'établit ou n'exige de rapports ou de liens entre ces quatre types d'effets en droit. Nous pouvons certainement envisager, selon les faits d'une affaire particulière, qu'il puisse exister des liens entre, par exemple, la sous-cotation du prix et la perte de ventes, ou entre la sous-cotation du prix et la dépression des prix ou l'empêchement de hausses de prix. Toutefois, nous ne voyons rien dans le texte qui exigerait que la perte d'une vente soit due au prix pour qu'elle soit considérée comme une perte de vente aux fins de l'article 6.3 c).

7.1844 Bien que les Communautés européennes maintiennent que les États-Unis se fondent sur la sous-cotation du prix pour établir l'existence d'une perte de ventes, l'examen des arguments des États-Unis dans leur ensemble indique clairement que cela n'est pas le cas. Les Communautés européennes affirment que c'est "seulement si le prix inférieur d'Airbus retenu est notablement inférieur *et* que ce prix notablement inférieur est causé par les subventions" que les États-Unis peuvent établir le bien-fondé de leur allégation de perte de ventes dans une mesure notable.[5457] À notre avis, le point de vue selon lequel la perte de ventes doit être démontrée sur la base de la sous-cotation du prix n'a pas de fondement juridique dans le texte de l'Accord SMC, et les Communautés européennes n'ont pas démontré le contraire.

7.1845 Les Communautés européennes ne contestent pas que Boeing a perdu des ventes, dans le sens où le client a acheté les LCA d'Airbus au lieu de ceux de Boeing. Bien que nous ayons conclu que nous ne pouvions pas constater qu'il y avait sous-cotation notable du prix sur la base des éléments de preuve qui nous ont été présentés, cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu perte de ventes dans une mesure notable. À notre avis, il est clair que Boeing a perdu des ventes au profit d'Airbus dans le cadre d'achats effectués par easyJet, Air Berlin, Czech Airlines, Air Asia, Iberia, South African Airways, Thai Airways International, Singapore Airlines, Emirates Airlines et Qantas.[5458] En outre, il est évident pour nous que si l'obtention d'une vente particulière présente une "importance stratégique" pour Airbus, comme les Communautés européennes l'affirment en ce qui concerne la campagne relative à easyJet qui a été examinée ci-dessus[5459], la perte de cette vente est également importante pour Boeing et peut être considérée à juste titre comme une perte de vente notable. De plus, les pertes de ventes sont importantes dans la mesure où elles retardent la capacité d'un constructeur de bénéficier des effets d'apprentissage et des économies d'échelle importants dans cette branche de production, et elles ont donc un caractère notable allant au-delà de leurs effets directs sur les revenus.[5460] En outre, les deux parties reconnaissent les avantages d'être le fournisseur en place d'un client donné en ce qui

[5456] Bien que les allégations de perte de ventes ne soient pas rares dans le contexte d'allégations de dommage important dans des enquêtes en matière de droits compensateurs ou de droits antidumping, ni l'article 15 de l'Accord SMC ni l'article 3 de l'Accord antidumping ne font référence à la perte de ventes et nous n'avons connaissance d'aucun différend dans lequel des allégations de perte de ventes ont été examinées dans le contexte de mesures correctives commerciales.

[5457] CE, PCE, paragraphe 1821.

[5458] Nous notons que les Communautés européennes ont présenté des arguments détaillés concernant d'autres ventes à différentes compagnies aériennes, en soutenant que ces ventes n'avaient pas été perdues par Boeing en raison du prix. Toutefois, les États-Unis n'ont pas invoqué ces ventes à l'appui de leur allégation de préjudice grave sous la forme de perte de ventes et nous ne les examinons donc pas dans ce contexte.

[5459] CE, PCE, paragraphes 1881 à 1883.

[5460] *Voir* les paragraphes 7.1717, 7.1726 et 7.1727 ci-dessus, concernant les effets d'apprentissage et les économies d'échelle.

concerne les achats ultérieurs, ce qui s'ajoute aussi au caractère notable de la perte de ventes. S'il est vrai qu'un constructeur peut être à même de compenser certains de ces désavantages en trouvant un autre client souhaitant tirer parti de créneaux de livraison, cela n'enlève rien, à notre avis, au caractère notable de la perte d'une vente.[5461] Vu le nombre d'aéronefs et les sommes en jeu dans ces ventes, ainsi que les considérations qui viennent d'être décrites, nous concluons que cette perte de ventes est notable. Dans la section e) ci-dessous, nous examinons si cette perte de ventes notable est un effet des subventions spécifiques dont nous avons constaté qu'elles avaient été accordées à Airbus pour les LCA.

ii) Empêchement de hausses de prix et dépression des prix dans une mesure notable

7.1846 Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a examiné le sens des expressions "empêchement de hausses de prix" et "dépression des prix" et a conclu:

> "Ainsi, l'"empêchement de hausses de prix" fait référence à la situation où les "prix" … sont entravés ou bloqués (c'est-à-dire qu'ils n'augmentent pas alors qu'ils l'auraient fait en d'autres circonstances) ou qu'ils augmentent effectivement mais que l'augmentation est inférieure à ce qu'elle aurait été en d'autres circonstances. La dépression des prix fait référence à la situation où les "prix" sont maintenus vers le bas, ou réduits."[5462]

Cette définition de l'empêchement de hausses de prix a été approuvée par l'Organe d'appel dans son examen du rapport du Groupe spécial.[5463] Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, l'Organe d'appel a donné plus de précisions sur les notions d'empêchement de hausses de prix et de dépression des prix:

> "Au niveau conceptuel, nous voyons quelques différences entre le concept de "dépression des prix" et celui d'"empêchement de hausses de prix" tels qu'ils sont définis dans la procédure initiale. Alors que la dépression des prix est un phénomène directement observable, l'empêchement de hausses de prix ne l'est pas. Des prix en baisse peuvent être observés; par contre, l'empêchement de hausses de prix concerne la question de savoir si les prix sont moins élevés qu'ils ne l'auraient été autrement à la suite de divers facteurs, en l'espèce, les subventions. L'identification d'un empêchement de hausses de prix présuppose donc une comparaison entre une situation factuelle observable (les prix) et une situation hypothétique (ce que les prix auraient été) dans laquelle il faut déterminer si, en l'absence des subventions (ou d'un

[5461] Les Communautés européennes indiquent que "à supposer même, pour les besoins de l'argumentation, que toutes subventions alléguées accordées à Airbus aient eu pour effet de faire perdre certaines ventes à Boeing entre 1999 et 2005, ces "pertes de ventes" ne sont pas *notables* aujourd'hui étant donné que le nombre de commandes en attente de Boeing est très élevé et que Boeing a vendu la totalité des créneaux proches offerts dans le cadre des commandes "perdues" à d'autres clients à des prix "probablement plus élevés". CE, DDFC, paragraphe 21. Comme cela est analysé plus en détail ci-après, nous ne pensons pas que l'amélioration de la condition de Boeing, comme en témoignent ses commandes en attente, ou les efforts qu'elle peut faire pour atténuer les effets défavorables qu'elle a subis, sont pertinents dans notre examen de l'existence d'un préjudice grave. Nous n'estimons certainement pas que la question de savoir si les pertes de ventes sont "notables" doit être évaluée par rapport à une période de plusieurs années après le fait. Les pertes de ventes qui étaient notables à l'époque peuvent certainement étayer une constatation de l'existence d'un préjudice grave actuel.

[5462] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1277.

[5463] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 424.

> quelconque autre phénomène prépondérant), les prix auraient augmenté ou auraient augmenté davantage qu'ils ne l'ont fait effectivement."[5464]

7.1847 Dans la présente affaire, les États-Unis allèguent que pendant la période allant de 2001 à 2006, une dépression des prix et un empêchement de hausses de prix dans une mesure notable peuvent être observés dans les cours mondiaux de quatre modèles de LCA de Boeing: le Boeing 737NG, le Boeing 767, le Boeing 747, et le Boeing 777.[5465] Les États-Unis soutiennent, et les Communautés européennes n'en disconviennent pas, que le marché mondial est le marché approprié pour mesurer les effets sur les prix des subventions accordées à Airbus.[5466] Les États-Unis présentent un graphique linéaire suivant l'évolution des prix annuels indexés des commandes de LCA de Boeing et de l'indice des prix à la production ("IPP") des constructeurs d'aéronefs des États-Unis pour chacun des quatre modèles de LCA de Boeing. Ils font valoir que les graphiques qu'ils ont présentés montrent que les prix mondiaux indexés de chacun des quatre modèles de LCA de Boeing ont baissé au cours de cette période, ce qui démontre l'existence d'une dépression des prix.[5467] Les États-Unis soutiennent en outre que le fait que les prix n'ont pas suivi l'IPP démontre qu'il y a eu empêchement de hausses de prix. Les États-Unis définissent l'IPP comme étant l'indice des prix à la production de la construction aéronautique aux États-Unis – une mesure des coûts généraux de la branche de production dont les États-Unis estiment qu'elle représente "une indication raisonnable du montant à hauteur duquel les prix devraient augmenter en l'absence d'un empêchement causé par un facteur externe".[5468] Ainsi, ils allèguent qu'en fait, l'IPP est un point de repère objectif concernant l'évolution des prix à laquelle on aurait pu s'attendre au cours de la période, et le fait que les prix n'ont pas augmenté comme on aurait pu s'y attendre montre l'existence d'un empêchement de hausses de prix qui peut être observé directement en l'espèce. Selon les États-Unis, le fait que les prix indexés des LCA de Boeing pendant la période allant de 2001 à 2006 n'ont pas suivi l'IPP démontre l'existence d'un empêchement de hausses de prix dans une mesure notable.[5469] Enfin, les États-Unis affirment

---

[5464] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 351.

[5465] États-Unis, PCE, paragraphe 804. Les États-Unis ont initialement présenté des données pour la période allant de 2001 à 2005 et ont ensuite présenté des tableaux mis à jour contenant des données pour 2006 dans leur deuxième communication écrite. États-Unis, DCE, paragraphe 726, pièce US-612 (RCE). Bien que nous partions du principe que tous les LCA de Boeing constituent le produit "similaire" à tous les LCA d'Airbus, le produit subventionné, nous estimons néanmoins qu'il est approprié d'examiner les tendances des prix des modèles pris individuellement parce qu'il s'agit de la base la plus précise pour notre évaluation. Aucune des deux parties n'a indiqué qu'une autre façon de procéder, par exemple une sorte d'agrégation ou de moyenne, serait possible ou appropriée. Toutefois, si l'examen des tendances des modèles pris individuellement est approprié, notre conclusion sur la question de savoir si les États-Unis ont démontré l'existence d'une dépression des prix ou d'un empêchement de hausses de prix dans une mesure notable doit être établie par rapport au produit similaire, les LCA. *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier laminé à chaud*, paragraphes 195 et 204 (l'Organe d'appel a conclu que pour évaluer le dommage causé à une branche de production nationale "dans son ensemble", une autorité chargée de l'enquête pouvait à bon droit procéder à une évaluation de parties, secteurs ou segments particuliers de cette branche de production nationale, pour autant que l'examen était effectué d'une manière objective, soit en examinant toutes les autres parties aussi soit en expliquant pourquoi il n'était pas nécessaire de le faire).

[5466] États-Unis, PCE, paragraphe 803, où, citant la définition du marché au niveau géographique utilisée par la Commission européenne dans sa décision d'autorisation de 1997 concernant la fusion entre McDonald Douglas et Boeing, à savoir le marché mondial, pièce US-375, paragraphe 20, les États-Unis affirment que "{d}ans le contexte de la présente affaire, le marché mondial est le marché approprié pour mesurer les effets sur les prix des subventions accordées à Airbus"; CE, PCE, paragraphes 1726 à 1758, 1798 à 1819, 1999 à 2023 et 2077 à 2086.

[5467] États-Unis, PCE, paragraphes 804 à 809.

[5468] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 213 du Groupe spécial.

[5469] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 213 du Groupe spécial; États-Unis, réponse à la question n° 237 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur le rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 14 à 16.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

que la dépression des prix et l'empêchement de hausses de prix observés sont notables. Les quatre graphiques présentés par les États-Unis sont reproduits ci-dessous. Nous les examinerons l'un après l'autre avant d'exposer nos vues au sujet des arguments des parties.

Graphique 11: Boeing 737NG, comparaison des prix moyens indexés des commandes et de l'IPP (2001 à 2006)

[***]

7.1848 Les États-Unis affirment que les prix annuels indexés du Boeing 737NG sur le marché mondial **[***]** entre 2001 et 2005[5470], avant **[***]**.[5471] Les États-Unis notent que **[***]**.[5472] Selon les États-Unis, ces ajustements aux prix des commandes démontrent les effets de dépression des prix qu'ont eus les pratiques d'Airbus en matière de fixation des prix, lesquels ont baissé dans une mesure notable en trois ans. Les États-Unis expliquent que l'IPP a augmenté de 21,19 pour cent entre 2001 et 2006, ce qui correspond, à leur avis, à une baisse de **[***]** pour cent du prix du 737NG et donc à un empêchement de hausses des prix et une dépression des prix dans une mesure notable.[5473]

Graphique 12: Boeing 767, comparaison des prix moyens indexés des commandes et de l'IPP (2001 à 2006)

[***]

7.1849 Les États-Unis allèguent l'existence d'une tendance semblable en ce qui concerne les prix du Boeing 767, les prix des commandes **[***]** en 2002. Toutefois, les prix **[***]**. Ici aussi, les États-Unis affirment que l'augmentation de l'IPP montre une baisse ajustée de **[***]** pour cent pour tenir compte de l'inflation au cours de la période allant de 2001 à 2006, ce qui démontre l'empêchement de hausses de prix et la dépression des prix dans une mesure notable qu'a subis Boeing pendant la période pertinente.[5474]

Graphique 13: Boeing 747, comparaison des prix moyens indexés des commandes et de l'IPP (2001 à 2006)

[***]

7.1850 Les États-Unis estiment que le graphique ci-dessus montre que le prix du Boeing 747 a baissé sur la période pertinente, **[***]**.[5475] Ici aussi, les États-Unis notent que ces prix n'ont pas suivi le rythme de l'inflation telle qu'elle est représentée par l'IPP, car ils avaient baissé de plus de **[***]** pour

[5470] États-Unis, PCE, paragraphe 805, pièce US-612 (RCE) (figure 4, reproduite ci-dessus).
[5471] États-Unis, PCE, paragraphe 805; États-Unis, DCE, paragraphe 726, pièce US-612 (RCE) (figure 4).
[5472] États-Unis, PCE, paragraphe 805.
[5473] États-Unis, DCE, paragraphe 726; États-Unis, réponses aux questions n° 55 et 237 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 213 du Groupe spécial.
[5474] États-Unis, PCE, paragraphe 807; États-Unis, DCE, paragraphe 726, pièce US-612 (RCE) (figure 5, reproduite ci-dessus); États-Unis, réponses aux questions n° 55 et 237 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 213 du Groupe spécial.
[5475] États-Unis, PCE, paragraphe 807; États-Unis, DCE, paragraphe 726, pièce US-612 (RCE) (figure 6, reproduite ci-dessus); États-Unis, réponses aux questions n° 55 et 237 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 213 du Groupe spécial.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

cent à la fin de la période, ce qui démontre l'existence d'un empêchement de hausses de prix et d'une dépression des prix dans une mesure notable.[5476]

Graphique 14: Boeing 777, comparaison des prix moyens indexés des commandes et de l'IPP (2001 à 2006)

[***]

7.1851 Enfin, les États-Unis font valoir qu'une tendance différente se dégage pour le 777, car **[***]**.[5477] Les États-Unis attribuent l'augmentation des prix du 777 en 2005 et 2006 à l'effet de la hausse des prix des combustibles sur la compétitivité de l'Airbus A340, qui a quatre moteurs contre deux pour le 777.[5478]

7.1852 Les États-Unis soutiennent que, globalement, les données relatives aux prix mondiaux montrent que les prix des LCA de Boeing ont baissé ou, au mieux, n'ont pas suivi le rythme des augmentations des coûts telles qu'elles sont représentées par les augmentations de l'IPP. Selon les États-Unis, il s'agit d'un élément de preuve montrant l'existence d'une dépression des prix et d'un empêchement de hausses de prix dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.

7.1853 Les Communautés européennes ne contestent pas les renseignements concernant les prix présentés par les États-Unis. Elles font plutôt valoir, entre autres choses, d'après leur calcul des montants de subvention par avion pour chaque famille de LCA d'Airbus, que les subventions étaient trop anciennes, trop petites et qu'elles n'étaient pas de nature à pouvoir causer les effets observés sur les prix.[5479] Nous examinerons les arguments des Communautés européennes concernant le lien de causalité plus loin dans le présent rapport.

7.1854 En ce qui concerne d'abord la question de savoir si les États-Unis ont établi qu'il y a eu dépression notable des prix sur la période pertinente, nous rappelons que la dépression des prix est la situation dans laquelle une baisse des prix est observée. Comme l'Organe d'appel l'a indiqué dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5)*, la dépression des prix est un phénomène qui peut être directement observé. En outre, nous rappelons que la dépression notable des prix doit être une dépression des prix qui est "important{e}, digne d'être noté{e} … lourd{e} de conséquences".[5480] D'après les données contenues dans les graphiques ci-dessus, nous estimons que les États-Unis ont démontré l'existence d'une dépression notable des prix mondiaux de trois des quatre modèles de LCA de Boeing sur la période allant de 2001 à 2006. Toutefois, nous ne sommes pas convaincus que l'existence d'une dépression notable des prix mondiaux du Boeing 777 pendant la même période ait été démontrée. Les prix de ce modèle de LCA n'ont baissé qu'au cours d'une années sur les cinq. Toutes les autres années, les prix ont augmenté en suivant à peu près l'évolution de l'IPP, à l'exception de 2006 où les prix ont augmenté beaucoup plus et ont atteint environ le même niveau que l'IPP.

7.1855 Nous notons que les ventes du Boeing 777 n'ont représenté qu'une petite proportion des ventes totales de LCA de Boeing sur la période de référence.[5481] Ainsi, les données figurant dans les

---

[5476] États-Unis, DCE, paragraphe 726 (figure 6); États-Unis, réponses aux questions n° 55 et 237 du Groupe spécial; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 213 du Groupe spécial.

[5477] États-Unis, PCE, paragraphe 808, États-Unis, DCE, paragraphe 727, pièce US-612 (RCE) (figure 7, reproduite ci-dessus).

[5478] États-Unis, DCE, paragraphes 727 à 729.

[5479] CE, PCE, paragraphes 1726 à 1758, 1798 à 1819, 1999 à 2023 et 2077 à 2086; CE, DCE, paragraphes 1148 à 1161 et 1166 à 1174.

[5480] *Voir* l'examen du terme "notable" aux paragraphes 7.1795 et 7.1796 ci-dessus.

[5481] D'après les données présentées dans la pièce EC-21, les commandes du Boeing 777 ont représenté moins de 15 pour cent des commandes totales de LCA de Boeing entre 2001 et 2006. Nous croyons

graphiques de prix démontrent que Boeing a subi une dépression notable des prix pour la grande majorité de ses ventes de LCA. Nous concluons donc que, globalement, les États-Unis ont démontré l'existence d'une dépression notable des prix mondiaux des LCA de Boeing entre 2001 et 2006.

7.1856 Pour ce qui est de l'empêchement notable de hausses de prix, les Communautés européennes affirment que l'IPP des constructeurs d'aéronefs des États-Unis n'est pas une mesure fiable des augmentations de coûts auxquelles Boeing a été confrontée et que le fait que les prix de certains aéronefs n'ont pas augmenté proportionnellement à cet indice est complètement dénué de pertinence pour la question de savoir s'il y a eu un empêchement notable de hausses de prix sur la période pertinente.[5482] Selon les Communautés européennes, l'IPP est un concept théorique qui ne tient compte que des coûts de la main-d'œuvre et des pièces aux États-Unis et qui ne donne donc guère de renseignements au sujet des coûts de fabrication réels de Boeing.[5483] En outre, les Communautés européennes allèguent que Boeing a introduit un certain nombre de mesures de réduction des coûts et de restructuration pendant la dernière décennie, y compris en comptant sur les fournisseurs pour qu'ils jouent un plus grand rôle dans la production des LCA et la sous-traitance, ce qui a entraîné une réduction des coûts de fabrication. Les Communautés européennes soutiennent aussi que Boeing a été en mesure de tirer profit d'effets de courbe d'apprentissage qui ont également réduit ses coûts de fabrication.[5484]

7.1857 Les Communautés européennes avancent que la mesure appropriée pour évaluer l'inflation des coûts de Boeing est la marge d'exploitation de Boeing, qui est fonction des coûts et des revenus réels, de sorte que l'augmentation de la marge d'exploitation signifie que les coûts diminuent ou que les revenus augmentent (du fait de l'augmentation des prix) ou les deux.[5485] Les Communautés européennes attirent l'attention sur des éléments de preuve dont elles font valoir qu'ils montrent que les marges d'exploitation de Boeing ont augmenté en 2006 et devaient augmenter en 2007 et 2008, y compris une déclaration faite par le directeur financier de Boeing en avril 2007, selon laquelle les marges d'exploitation de Boeing résultaient d'"une combinaison de meilleurs prix tels qu'ils se stabilisent aujourd'hui et … aussi des efforts que nous avons déployés pour accroître la productivité".[5486] Par conséquent, les Communautés européennes ne considèrent pas qu'en fait, les prix des LCA de Boeing n'ont pas augmenté au même rythme que l'inflation, et disent que "non seulement les prix de Boeing augmentent, mais ses coûts diminuent également".[5487]

7.1858 Les États-Unis font valoir que le rapport entre les bénéfices et les frais d'exploitation est appelé à varier selon le volume d'unités vendues, tout à fait indépendamment de toutes modifications de fond des niveaux des prix. Ainsi, selon les États-Unis, les tendances des marges d'exploitation réelles, si elles sont examinées sans tenir compte des fluctuations du volume des livraisons sur le période pertinente, ne disent rien des niveaux des prix auxquels on pourrait s'attendre en l'absence de facteurs externes d'empêchement de hausses de prix.[5488] En outre, se référant à divers passages d'un communiqué de presse de juin 2005 présenté par les Communautés européennes en tant que pièce EC-926, les États-Unis expliquent que les clauses de révision des prix – en vertu desquelles les prix des commandes figurant dans les contrats de vente de LCA sont indexés sur l'inflation afin d'établir le prix réel qui doit être payé pour les LCA à la livraison – reposent sur les même facteurs

---

comprendre que les prix du 777 sont plus élevés que les prix du 737, mais aucun renseignement n'a été porté à notre connaissance qui semblerait indiquer que cette différence est d'une ampleur qui affaiblirait notre conclusion globale.

[5482] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial.
[5483] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial.
[5484] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial.
[5485] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial.
[5486] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, citant la pièce EC-793.
[5487] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial.
[5488] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 213 du Groupe spécial.

que ceux qui constituent l'IPP, à savoir l'évolution des coûts de la main-d'œuvre et des pièces de l'industrie aérospatiale des États-Unis. En fait, les États-Unis notent que le même communiqué de presse indique que la clause de révision des prix typique qu'emploie Airbus dans ses contrats est fondée sur "les coûts de la main-d'œuvre aux États-Unis dans l'industrie aérospatiale, les coûts énergétiques et les coûts des pièces".[5489] De même, les États-Unis attirent l'attention sur le passage ci-après d'une déclaration de M. Rod P. Muddle, un "expert dans l'acquisition d'aéronefs civils gros porteurs", que les Communautés européennes ont présentée en tant que pièce EC-19:

> "Les prix des LCA sont souvent négociés plusieurs années avant la livraison. Les constructeurs en tiennent compte au moyen d'un ajustement des prix en fonction de la date de livraison. Le prix à payer à la livraison dépend d'augmentations, ou d'une "révision", annuelles du prix de catalogue du LCA, qui fait l'objet de tous les ajouts et déductions à effectuer. Airbus et Boeing utilisent des formules de révision différentes. Les formules sont établies sur la base de l'évolution des coûts des pièces et de la main-d'œuvre de l'industrie aérospatiale."[5490]

Enfin, les États-Unis font valoir que l'article de presse présenté par les Communautés européennes dans la pièce EC-926 est un élément étayant davantage l'existence d'un empêchement de hausses de prix et d'une dépression des prix dans une mesure notable dont ils allèguent qu'ils peuvent être observés sur la période pertinente, parce qu'il explique comment les clients qui avaient commandé des LCA entre 1995 et 2000 ont payé davantage, à cause des clauses de révision, pour les LCA qui leur ont été livrés par la suite que les clients qui ont passé des commandes après cette période, en raison du fait que les prix des commandes n'avaient pas augmenté ou avaient même baissé pendant les années visées par la période de référence pertinente.[5491]

7.1859 Nous convenons avec les États-Unis qu'on s'attendait, d'une manière générale, à ce que dans toute industrie manufacturière, toutes choses étant égales par ailleurs, les prix tendent à augmenter en même temps que les coûts de production. Les éléments de preuve qui nous ont été présentés semblent indiquer que c'est aussi ce à quoi on s'attend dans la branche de production des LCA. En particulier, Boeing et Airbus essaient habituellement de s'assurer que le prix final payé par un client pour un LCA livré quelques années après la date à laquelle il a été commandé suive le rythme de l'augmentation des coûts de fabrication sur la période écoulée en inscrivant une clause de "révision des prix" dans leurs contrats de vente. Toutefois, au lieu d'identifier leurs propres coûts de fabrication *réels* et de s'en servir comme base du calcul du prix final de livraison, il apparaît que les formules de révision des prix utilisées par les deux sociétés sont établies sur la base de chiffres qui se rapprochent de ces coûts d'une manière plus générale. C'est ce qui ressort de l'article de presse présenté par les Communautés européennes ainsi que de la description de la manière dont les prix des LCA sont fixés faite par l'expert des Communautés européennes, M. Rod P. Muddle. En fait, les deux sources indiquent que les formules de révision des prix de Boeing et d'Airbus sont étroitement liées à l'évolution des "coûts des pièces et de la main-d'œuvre de l'industrie aérospatiale" des États-Unis. En d'autres termes, les éléments de preuve qui nous été présentés montrent que les clauses de "révision des prix" utilisées par Boeing et Airbus prévoient habituellement l'indexation des prix des LCA sur un indicateur indirect de l'inflation des coûts qui est fondé en grande partie sur les mêmes facteurs que ceux qui entrent dans le calcul de l'IPP.[5492] Par conséquent, nous sommes convaincus que l'IPP représente un indicateur raisonnable de l'inflation des coûts dont Boeing et Airbus essaieraient habituellement de tenir compte

[5489] États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, faisant référence à des renseignements contenus dans la pièce EC-926.

[5490] Pièce EC-19, paragraphe 55, cité dans États-Unis, réponse à la question n° 237 du Groupe spécial.

[5491] États-Unis, réponse à la question n° 237 du Groupe spécial, faisant référence à la pièce EC-926.

[5492] États-Unis, PCE, paragraphe 742, États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 213, paragraphe 303.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

en fixant les prix de leur LCA.[5493] Il s'ensuit que l'IPP peut être utilisé comme point de repère raisonnable pour les tendances et les niveaux des prix qui auraient été attendus pendant la période de référence. Par conséquent, l'existence d'un empêchement de hausses des prix mondiaux des LCA de Boeing peut être observée directement en comparant les tendances des prix réels indexés et de l'IPP.

7.1860 Une comparaison de l'IPP sur chaque graphique avec les prix des LCA de Boeing montre clairement l'existence d'un degré d'empêchement de hausses des prix mondiaux pour les quatre modèles de LCA de Boeing. Toutefois, nous estimons que les éléments de preuve ne montrent l'existence d'un empêchement **notable** de hausses de prix qu'en ce qui concerne les prix des 737, 767 et 747. En ce qui concerne le 777, l'empêchement de hausses de prix observé correspond à une baisse du prix qui s'est produite sur une seule année (2004). Au cours de trois des quatre autres années (2002, 2003 et 2006), l'augmentation du niveau des prix indexés enregistrée par le Boeing 777 a été plus importante, proportionnellement, que les augmentations de l'IPP. De plus, les prix du Boeing 777 ont augmenté presque au même rythme que l'IPP en 2005. Par conséquent, nous ne pensons pas que les États-Unis ont démontré l'existence d'un empêchement notable de hausses de prix sur la période pertinente pour ce modèle de LCA de Boeing.

7.1861 Nous rappelons de nouveau que les ventes du Boeing 777 n'ont représenté qu'une petite proportion des ventes globales de LCA de Boeing sur la période de référence.[5494] Par conséquent, nous concluons que les éléments de preuve qui nous ont été présentés démontrent que Boeing a subi un empêchement notable de hausses de prix pour la grande majorité de ses ventes de LCA. Nous concluons donc que, globalement, les États-Unis ont démontré l'existence d'un empêchement notable de hausse du prix mondial des LCA de Boeing entre 2001 et 2006.

7.1862 Ayant conclu que les États-Unis ont démontré que, globalement, Boeing a subi un empêchement de hausses de prix et une dépression des prix dans une mesure notable sur la période pertinente, nous notons, pour les deux phénomènes, qu'une proportion importante des baisses de prix absolues et relatives a eu lieu en 2002, ce qui a coïncidé avec le profond ralentissement auquel la branche de production a été confrontée à la suite des événements du 11 septembre. Nous pensons qu'il s'agit d'un point pertinent pour la question du lien de causalité, qui consiste à déterminer si l'empêchement notable de hausses de prix et la dépression notable des prix que nous avons observés ont été causés par les subventions. C'est sur la question du lien de causalité, c'est-à-dire la question de savoir si les effets sur le marché qui, d'après les allégations, démontrent l'existence d'un préjudice grave et dont il a été démontré qu'ils se sont produits pendant la période que nous avons examinée, sont l'effet des subventions spécifiques accordées à Airbus dont nous avons constaté l'existence, que nous allons maintenant porter notre attention.

[5493] L'une des raisons pour lesquelles les Communautés européennes estiment que l'IPP est dénué de pertinence pour la question de l'empêchement de hausses de prix est le fait, d'après les allégations, que Boeing sous-traite une bonne partie de sa production de LCA à des fournisseurs situés à l'extérieur des États-Unis. CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial. Toutefois, nous notons qu'en formulant cette observation, les Communautés européennes se réfèrent uniquement à la fabrication de composants pour le Boeing 787, qui n'était pas encore en production commerciale pendant la période pertinente. *Id.* En outre, même en concédant qu'une partie importante de la fabrication actuelle des composants du 787 se fait à l'extérieur des États-Unis, à notre avis, l'argument des Communautés européennes n'affaiblit pas la pertinence de l'IPP pour la question de l'inflation des coûts dans l'ensemble de la branche de production des LCA pendant la période que nous considérons.

[5494] *Voir* la note de bas de page 5481 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

e) Question de savoir si les subventions sont la cause des effets observés sur le marché

i) Arguments des États-Unis

7.1863 Les États-Unis font valoir que l'AL/FEM fausse la concurrence sur le marché des LCA de deux façons au moins.[5495] Tout d'abord, ils font valoir que l'AL/FEM fait passer d'Airbus aux pouvoirs publics liés à Airbus – les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques – une partie du risque commercial associé aux décisions de lancement de LCA, permettant à Airbus de lancer des modèles d'aéronefs qu'elle n'aurait pas lancés en l'absence d'AL/FEM. Deuxièmement, ils affirment que l'AL/FEM apporte à Airbus d'importantes liquidités additionnelles et d'autres ressources financières à des conditions autres que celles du marché, ce qui permet à Airbus de fixer les prix de ses aéronefs selon une politique plus offensive qu'elle n'aurait pu le faire sans AL/FEM. Selon les États-Unis, les autres subventions qu'ils ont contestées dans le présent différend ont pour l'essentiel les mêmes effets, parce que, comme l'AL/FEM, elles aussi font passer d'Airbus aux pouvoirs publics liés à Airbus les coûts associés au développement de LCA.[5496] Ainsi, les États-Unis font valoir que l'effet des subventions accordées à Airbus a été de permettre à Airbus de lancer de nouveaux LCA et, par conséquent, d'accroître sa part de marché, en particulier pendant la période allant de 2001 à 2006, au détriment de la branche de production des LCA des États-Unis, causant un préjudice grave aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 6.3 a), b) et c).

7.1864 Les États-Unis soutiennent qu'en l'absence d'AL/FEM, et de toutes les autres subventions en cause dans le présent différend, Airbus aurait, au mieux, des modèles de LCA moins nombreux et différents à vendre sur le marché mondial des LCA. Ils font valoir que même si l'on suppose qu'Airbus existerait en l'absence d'AL/FEM, elle aurait pénétré les différents segments du marché des LCA plus tard et avec des aéronefs différents. À cet égard, les États-Unis affirment ce qui suit:

> "même si Airbus avait pénétré un segment particulier du marché des LCA à un autre moment et avec un aéronef différent (sur le plan des capacités techniques, des spécifications et d'autres caractéristiques), l'effet sur la branche de production des LCA des États-Unis aurait été différent. Le fait qu'Airbus pénètre un segment du marché à un moment et d'une façon qui ne sont possibles que grâce aux subventions ne peut qu'avoir un effet de distorsion sur le marché".[5497]

7.1865 Pour étayer leur allégation selon laquelle les subventions ont "facilité et accéléré l'introduction de tous les grands modèles d'Airbus"[5498], les États-Unis s'appuient principalement sur deux types d'éléments de preuve. Le premier consiste en déclarations publiques faites à la fois par Airbus et par de hauts fonctionnaires d'administrations liées à Airbus. Les États-Unis affirment que ces déclarations démontrent non seulement qu'Airbus était tributaire des subventions pour pouvoir mettre ses aéronefs sur le marché, mais aussi que ces subventions étaient conçues pour cibler les produits et les producteurs des États-Unis et, ainsi, gagner des parts de marché pour Airbus.[5499] Le deuxième consiste en un rapport établi par M. Gary J. Dorman de NERA Economic Consulting.[5500] Le rapport Dorman présente une simulation d'analyse de rentabilité pour un aéronef à fuselage large "typique" et vise à démontrer, sur la base de la simulation, l'incidence de mesures du type AL/FEM

[5495] Les États-Unis donnent à entendre qu'il peut y avoir d'autres formes de distorsion du marché. Toutefois, comme ils n'ont donné aucun élément de preuve ni aucun argument au sujet de ces "autres" formes de distorsion alléguée du marché, notre analyse se limite aux deux aspects de la distorsion du marché qui font l'objet des éléments de preuve et des arguments présentés par les États-Unis.

[5496] États-Unis, PCE, paragraphe 819.

[5497] États-Unis, DCE, paragraphe 572.

[5498] États-Unis, PCE, paragraphe 830.

[5499] États-Unis, PCE, paragraphes 829 à 838.

[5500] Rapport Dorman, pièce US-70 (RCC).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

sur l'économie d'une décision de lancement d'un LCA. Selon les États-Unis, le rapport Dorman démontre comment l'AL/FEM fait passer le risque aux pouvoirs publics liés à Airbus, rendant ainsi "plus probable le fait même de procéder au lancement".[5501]

7.1866 Les États-Unis affirment aussi que l'AL/FEM, conjointement avec les autres subventions en cause dans le présent différend, a directement et indirectement abaissé le coût marginal du capital d'Airbus, lui permettant d'atteindre des objectifs de rentabilité tout en réduisant les prix. Ils font valoir que l'AL/FEM, en réduisant le coût du capital pendant les premières années d'un projet de développement d'un aéronef, permet à Airbus d'être plus flexible lors de la fixation des prix de tous ses LCA pendant cette période tout en maintenant en même temps un rythme rapide de développement.[5502] À l'appui de leurs arguments concernant les effets d'AL/FEM sur la fixation des prix, les États-Unis citent, entre autres, les déclarations figurant dans la Airbus Annual Review de 2005, qui, selon leurs allégations, indiquent que la part de marché était plus importante pour Airbus que la rentabilité.[5503] Ils font aussi référence à certains documents produits par l'agence de notation Moody, qui, selon leurs allégations, démontrent que l'AL/FEM a permis à la société mère d'Airbus, EADS, d'obtenir une note plus favorable que cela aurait autrement été le cas, ainsi qu'un rapport de 2007 de la Deutsche Bank, qui indique que l'AL/FEM a représenté près de la moitié du "flux de trésorerie disponible" net d'EADS.[5504] Les États-Unis s'appuient aussi sur l'explication du mécanisme **[***]** donnée par le Vice-Président exécutif d'Airbus, M. Christian Scherer, dans une déclaration établie aux fins de la procédure de règlement du présent différend.[5505]

7.1867 Si les États-Unis maintiennent qu'ils n'ont aucune obligation de quantifier l'avantage conféré par les subventions en cause, ils présentent comme élément de preuve montrant l'ampleur des subventions un rapport établi par NERA Economic Consulting, qui calcule que l'avantage total de l'AL/FEM du point de vue de son incidence sur la situation financière actuelle d'Airbus à la fin de l'année 2006 se situe entre 92,5 milliards de dollars EU et 178,2 milliards de dollars EU.[5506] Ils font aussi valoir que, quelle que soit la méthodologie utilisée pour calculer l'avantage, il aurait été impossible pour Airbus de faire face aux coûts associés à un financement équivalent à des conditions commerciales.[5507]

7.1868 Ainsi, pour l'essentiel, les États-Unis font valoir qu'en l'absence des subventions contestées, Airbus aurait eu des modèles de LCA moins nombreux et différents et n'aurait pas pu fixer les prix de ceux qu'elle avait selon une politique aussi offensive. Selon les États-Unis, c'est là l'effet de distorsion du marché qu'ont eu les subventions en cause dans le présent différend. Partant de cette opinion, les États-Unis avancent une hypothèse contrefactuelle selon laquelle "la branche de production des LCA des États-Unis produirait et vendrait davantage d'aéronefs à des prix plus élevés qu'elle ne le fait face à une concurrence subventionnée".[5508] Si les États-Unis présentent des éléments de preuve et des arguments concernant chacune des formes de préjudice grave mentionnées à l'article 6.3 a) à c), ces distorsions alléguées du marché et leur incidence alléguée sur le développement et les prix des LCA sont au cœur de leurs allégations de préjudice grave. Ainsi, les États-Unis font valoir que chaque

[5501] États-Unis, PDOC, paragraphe 141.
[5502] États-Unis, DCE, paragraphe 595.
[5503] Airbus Annual Review 2005, pièce US-441.
[5504] Deutsche Bank, EADS: Risks Mispriced – Downgrade to Sell. 9 janvier 2007, page 7, pièce US-459.
[5505] Déclaration de M. Christian Scherer, pièce EC-14, paragraphes 105 et 106.
[5506] NERA Economic Consulting, *Quantification of Benefit of Launch Aid* (24 mai 2007), pièce US-606.
[5507] États-Unis, DCE, paragraphe 612.
[5508] États-Unis, PDOC, paragraphe 131.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

forme de préjudice grave allégué découle directement de l'effet de distorsion du marché des subventions.[5509]

ii) Arguments des Communautés européennes

7.1869 Les Communautés européennes soutiennent que les États-Unis ne peuvent pas démontrer que les différents programmes de LCA d'Airbus n'auraient pas été lancés sans AL/FEM. En ce qui concerne les A380, A340-500/600 et A330-200, les Communautés européennes ont fourni des documents internes, les analyses de rentabilité d'Airbus, comme éléments de preuve à l'appui de leur position. Elles affirment que les analyses de rentabilité d'Airbus démontrent que tous les lancements de LCA d'Airbus après 1992 auraient eu lieu sans AL/FEM.[5510] Elles font aussi observer que ni les pouvoirs publics allemands, ni les pouvoirs publics britanniques n'ont accordé d'AL/FEM à Dasa ou à British Aerospace pour l'A340-500/600; pourtant, ces deux entités ont participé au projet. Selon les Communautés européennes, dans le cas de chacun de ces lancements d'aéronefs, en l'absence d'AL/FEM, Airbus se serait assuré des niveaux plus élevés de financement par les fournisseurs.

7.1870 En ce qui concerne l'AL/FEM et le lancement des A300, A310, A320, A330 et A340, les Communautés européennes soulignent que ces mesures ont été appliquées il y a entre 20 et 37 ans et font valoir qu'il serait "purement conjecturel" de supposer "ce que seraient les prix, les ventes et la part de marché actuels de Boeing en l'absence des prêts FEM liés à ces produits".[5511]

7.1871 Les Communautés européennes ont présenté une critique du rapport Dorman établie par M. Paul Wachtel de la Stern School of Business de l'Université de New York.[5512] S'appuyant sur ce rapport, ainsi que sur une analyse interne faite par Airbus de la simulation Dorman[5513], les Communautés européennes font valoir que la simulation Dorman utilise des paramètres non réalistes pour produire la conclusion selon laquelle aucun LCA d'Airbus n'aurait été lancé sans AL/FEM. Elles affirment aussi que le rapport Dorman est fondé sur un postulat incorrect, à savoir que le marché des LCA est un monopole naturel, de sorte que si Airbus n'existait pas, Boeing ne rencontrerait aucune concurrence de la part d'un quelconque autre constructeur de LCA. Les Communautés européennes font valoir qu'en l'absence d'Airbus, il y aurait une concurrence "très active" sur les marchés des LCA de grande taille, c'est-à-dire monocouloir, de 200 à 300 sièges et de 300 à 400 sièges.[5514]

7.1872 Les Communautés européennes font valoir en outre que, même en supposant que les subventions alléguées avaient conféré un avantage concurrentiel à Airbus au moment du lancement des A300, A310, A320, A330 et A340, cet avantage concurrentiel avait été de courte durée et que des événements intermédiaires avaient "affaibli le lien de causalité entre les subventions elles-mêmes et les effets défavorables qui, selon les allégations des États-Unis, ont résulté du tort en matière de

[5509] États-Unis, PDOC, paragraphe 170.
[5510] CE, DCE, paragraphes 763 à 795.
[5511] CE, DCE, paragraphe 762.
[5512] Rapport Wachtel, pièce EC-12. Un rapport supplémentaire établi par M. Wachtel a aussi été présenté par les Communautés européennes, *Clarification of Critique of "The Effect of Launch Aid on the Economics of Commercial Airline Programs" by Gary J. Dorman*, 20 mai 2007 ("rapport Wachtel (clarification)"), pièce EC-659.
[5513] Declaration by Francisco-Javier Riaza Carballo, Vice President A380 Business, Attachment 1, pièce EC-665 (RCES) (ci-après "déclaration Carballo").
[5514] CE, DCE, paragraphe 867. Les arguments des Communautés européennes à cet égard reposent sur leur opinion selon laquelle il y a de multiples produits subventionnés en cause dans le présent différend, qui entrent en concurrence sur des marchés distincts avec les produits similaires des États-Unis. Nous rappelons que nous avons rejeté la position des Communautés européennes à cet égard et que nous examinons les effets défavorables sur la base d'un produit subventionné unique, tous les LCA d'Airbus, et d'un produit similaire correspondant unique, les LCA de Boeing. *Voir* le paragraphe 7.1680 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

concurrence".[5515] Selon les Communautés européennes, une question clé dans le domaine de la causalité, lorsqu'il s'agit d'évaluer l'existence d'effets défavorables actuels, est de savoir combien de temps dure l'avantage concurrentiel résultant des subventions.[5516] Les Communautés européennes affirment que tout avantage concurrentiel généralisé dû aux subventions et résultant du lancement d'un nouveau LCA d'Airbus a été d'une durée relativement courte. Ainsi, elles font valoir que même si les États-Unis pouvaient prouver que l'AL/FEM permettait à Airbus d'obtenir un avantage technologique pour des modèles donnés de LCA, un tel avantage serait éphémère. Les Communautés européennes font valoir qu'un constructeur rival est normalement capable de lancer un aéronef concurrent utilisant une technologie comparable ou améliorée et le mettre sur le marché en cinq ans environ, éliminant ainsi tout avantage permis par la subvention, ou le transformant même en désavantage.[5517] En outre, les Communautés européennes soutiennent que si les subventions sont utilisées pour créer un produit qui crée sa propre demande et n'entre *pas* en concurrence avec un quelconque autre produit, alors l'effet de telles subventions peut ne jamais devenir suffisamment fort pour causer des effets défavorables.[5518] Enfin, selon les Communautés européennes, puisque l'élément subvention de l'AL/FEM n'abaisse pas les dépenses récurrentes, tout avantage concurrentiel sur le marché et donc tout effet défavorable potentiel sont réduits à néant. En outre, les Communautés européennes font valoir que d'autres facteurs – tels que la hausse des prix des carburants – peuvent aussi réduire l'effet d'une subvention au fil du temps.

7.1873 Dans la logique de leur affirmation selon laquelle il existe des produits subventionnés et des produits similaires séparés et distincts, les Communautés européennes font valoir que tout préjudice grave causé par les subventions aux LCA de la famille A320 a été réduit du fait a) des lancements, intervenus entre-temps, des LCA de la famille Boeing 737NG et b) de l'abandon par Boeing des LCA offerts au moment des lancements de la série A320, ainsi que de la demande actuelle non satisfaite de LCA Boeing 737NG.[5519] En ce qui concerne le préjudice grave allégué causé par les subventions aux A300/A310, A330-300 et A330-200, les Communautés européennes affirment que le lien de causalité entre le lancement de ces LCA d'Airbus et les torts allégués en matière de concurrence est éliminé du fait a) des lancements ultérieurs des LCA de la famille 767 et en particulier 787, b) de l'abandon par Airbus des familles A300 et A310, et c) de l'effet concurrentiel du 787 sur le 767, plus ancien.[5520] En ce qui concerne les A340-200/300 et A340-500/600, les Communautés européennes font valoir que le lien de causalité entre le lancement de ces LCA d'Airbus et les torts allégués en matière de concurrence au Boeing 777 est affaibli ou rompu du fait a) des lancements ultérieurs de variantes du Boeing 777 qui ont rencontré beaucoup de succès, b) du détournement des modèles "de base" A340 qui ne pouvaient plus soutenir la concurrence avec le 777, technologiquement supérieur, c) **[***]**, et d) de l'ampleur de la demande non satisfaite et des livraisons en attente pour la série des 777.[5521] Enfin, les Communautés européennes font valoir que la fusion de 1997 entre Boeing et McDonnell Douglas a accru les ressources et la puissance commerciale de Boeing, réduisant tout avantage concurrentiel dont bénéficiait Airbus du fait des lancements de LCA d'avant 1997.[5522]

7.1874 Les Communautés européennes affirment qu'il est nécessaire d'examiner l'importance de l'avantage conféré par les subventions alléguées pour étudier les allégations d'effets défavorables formulées par les États-Unis et font valoir que pour évaluer les allégations de préjudice grave

[5515] CE, DCE, paragraphe 879.
[5516] CE, PCE, paragraphe 2291.
[5517] CE, PCE, paragraphe 1652, faisant référence à la Déclaration d'Andrew Gordon, 31 janvier 2001, paragraphe 19, pièce EC-16 (RCC), paragraphe 2272, CE, DCE, paragraphe 873.
[5518] CE, PCE, paragraphe 2291.
[5519] CE, DCE, paragraphe 881.
[5520] CE, DCE, paragraphe 888.
[5521] CE, DCE, paragraphe 895.
[5522] CE, DCE, paragraphes 908 à 911.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

formulées par les États-Unis, il faut déterminer le montant actuel par aéronef des subventions alléguées.[5523] Les Communautés européennes, s'appuyant pour l'essentiel sur leur interprétation des lois et règlements des États-Unis régissant le calcul et l'imputation des montants des subventions dans les enquêtes en matière de droits compensateurs, calculent un montant de subventionnement par aéronef en ce qui concerne l'AL/FEM et le soutien à la R&DT pour les commandes exécutées de différents modèles de LCA d'Airbus pendant toute année donnée.[5524] Selon les Communautés européennes, les résultats montrent que l'importance de la subvention, calculée par aéronef, est très faible, et tout simplement trop faible pour avoir causé les effets défavorables allégués par les États-Unis.

7.1875 Les Communautés européennes font aussi valoir que l'avantage conféré par l'AL/FEM est limité au montant de la différence entre les taux d'intérêt pratiqués pour l'AL/FEM et les points de repère respectifs relatifs au taux d'intérêt du marché. En conséquence, elles font valoir que toute amélioration de la notation résultant de l'AL/FEM est prise en compte dans cette différence car "on peut supposer que les taux du marché servant de repère résultant du recours par Airbus à des fournisseurs partageant les risques prennent en compte tous les avantages découlant de ce financement, y compris la réduction du risque lié au projet qui entraîne un relèvement de la notation".[5525] S'agissant de l'effet allégué de l'AL/FEM sur le "flux de trésorerie disponible", les Communautés européennes font valoir qu'entre 1996 et 2006, l'AL/FEM a eu un effet légèrement négatif sur le flux de trésorerie d'Airbus et que, même si le flux de trésorerie constituait une mesure appropriée ou un facteur déterminant pour la fixation des prix des aéronefs, ce qui, selon les allégations des Communautés européennes, n'est pas le cas, les avantages associés à l'AL/FEM sur le plan du flux de trésorerie seraient *de minimis*.[5526]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1876 Nous rappelons que dans la précédente section du présent rapport, nous avons conclu que les éléments de preuve portés à notre connaissance démontraient que, pendant la période allant de 2001 à 2006, les LCA des États-Unis avaient été détournés par les LCA d'Airbus du marché communautaire des LCA et des marchés des LCA de certains pays tiers.[5527] En outre, nous avons constaté que les États-Unis avaient montré que Boeing avait perdu un certain nombre de ventes de LCA au profit d'Airbus et que, dans l'ensemble, il y avait eu une dépression notable des prix et un empêchement notable des hausses de prix sur le marché mondial des LCA entre 2001 et 2006.[5528] Conformément à l'approche en deux étapes que nous avons décidé d'adopter afin d'évaluer les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis[5529], nous passons maintenant à l'examen du point de savoir si les États-Unis ont démontré que les phénomènes particuliers observés sur le marché pendant la période allant de 2001 à 2006 étaient causés par les subventions spécifiques dont nous avons constaté qu'elles avaient été accordées à Airbus.

[5523] CE, PCE, paragraphes 1569 à 1571.

[5524] CE, PCE, paragraphes 1586 à 1634, rapport de l'ITR, pièce EC-13 (RCC/RCES). Les États-Unis n'ont pas souscrit aux méthodes de calcul et d'imputation de l'avantage sur lesquelles les Communautés européennes se sont appuyées, estimant qu'elles comportaient des erreurs en contradiction directe avec les méthodes en matière de droits compensateurs utilisées par les États-Unis et les Communautés européennes elles-mêmes. États-Unis, réponse à la question n° 42 du Groupe spécial, paragraphe 250, note de bas de page 313.

[5525] CE, DCE, paragraphe 1039.

[5526] CE, DCE, paragraphes 1058 à 1063; International Trade Resources LLC, "*Cash Flow Effect of member State Financing*", 20 mai 2007, pièce EC-661 (RCC/RCES), tableaux 1 et 2.

[5527] *Voir* les paragraphes 7.1758, 7.1790 et 7.1791 ci-dessus.

[5528] *Voir* les paragraphes 7.1855 et 7.1861 ci-dessus.

[5529] *Voir* le paragraphe 7.1731 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1877 Les États-Unis ont avancé deux séries d'arguments sur le lien de causalité, qui étaient centrées sur l'incidence alléguée de l'AL/FEM et des autres subventions: i) sur la capacité d'Airbus de lancer et de mettre sur le marché des modèles de LCA que, selon les affirmations des États-Unis, elle n'aurait pas pu lancer ni mettre sur le marché à ce moment et de la façon dont elle l'a fait sans le soutien de ces subventions; et ii) sur le niveau des liquidités et autres ressources financières d'Airbus pendant la période comprise entre l'investissement de lancement et la récupération de cet investissement, qui, selon les affirmations des États-Unis, a permis à Airbus de fixer ses prix selon une politique offensive et de s'assurer une part de marché à long terme.[5530] Pour plus de commodité, nous appelons les arguments respectifs des États-Unis les théories du lien de causalité "fondée sur le produit" et "fondée sur la fixation des prix".[5531] Nous examinons ci-dessous le bien-fondé de chacune des deux théories tour à tour, en commençant par la théorie des États-Unis "fondée sur le produit".

7.1878 Cependant, avant cela, nous rappelons et décrivons brièvement les cinq types de mesures dont nous avons constaté qu'elles constituaient des subventions spécifiques accordées à Airbus pour les LCA dans le présent différend:

a) AL/FEM: une AL/FEM consiste en prêts consentis à des conditions non commerciales à Airbus entre 1969 et 2000 par les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques afin de financer des proportions variables des coûts de développement de la famille des aéronefs civils gros porteurs d'Airbus;

b) Mesures d'infrastructure: les pouvoirs publics français, allemands et espagnols ont financé une partie ou la totalité des coûts liés au développement, à l'expansion et à l'amélioration de l'infrastructure et des installations d'Airbus en rapport avec la production de LCA; ces mesures comprennent le développement et la fourniture du site de Mühlenberger Loch par les autorités allemandes à des conditions non commerciales, l'allongement et l'utilisation à des conditions non commerciales de la piste de l'aéroport de Brême par les autorités allemandes, le développement et la fourniture à des conditions non commerciales par les autorités françaises du site de la ZAC AéroConstellation et des EIG associés, et les prêts régionaux des autorités allemandes à Nordenham et des autorités espagnoles à Séville, La Rinconada, Tolède, Puerto de Santa Maria et Puerto Real, pour des installations nécessaires aux LCA d'Airbus;

c) Transferts d'actions par les pouvoirs publics allemands: les pouvoirs publics allemands, par l'intermédiaire de la KfW, ont fourni des capitaux à des conditions non commerciales à Deutsche Airbus en prenant, en 1989, une participation de 20 pour cent au capital de Deutsche Airbus puis en transférant cette participation à MBB en 1992;

d) Participation au capital par les pouvoirs publics français: les pouvoirs publics français ont pris des participations au capital en 1987, 1988, 1992 et 1994, et, en 1998, ont transféré une part de leurs investissements dans Dassault Aviation à Aérospatiale à des conditions non commerciales; et

e) Financement pour la R&DT: les Communautés européennes, les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques et certaines autorités infrafédérales allemandes ont accordé des dons, et certains prêts à des conditions non commerciales,

[5530] États-Unis, DCE, paragraphes 556 et 560.
[5531] Nous soulignons toutefois que ces désignations abrégées sont de notre cru et faisons observer qu'il n'y a pas toujours de distinction claire entre les deux types d'arguments.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

à Airbus pour financer des efforts de recherche et de développement technologique liés au développement des LCA d'Airbus.

Théorie du lien de causalité "fondée sur le produit" formulée par les États-Unis

AL/FEM

7.1879 Les États-Unis font valoir que l'AL/FEM "fait passer d'Airbus aux pouvoirs publics liés à Airbus une grande partie du risque commercial associé aux décisions de lancement de LCA, permettant ainsi à Airbus de lancer des modèles d'aéronefs qui n'auraient pas été lancés en l'absence de la subvention".[5532] Ils font valoir que l'AL/FEM a joué un rôle fondamental dans le développement d'Airbus en tant que producteur d'aéronefs car elle a été un élément nécessaire du lancement de chaque modèle d'Airbus depuis le lancement initial, en 1969, de l'A300. Les États-Unis n'estiment pas que leurs arguments sont tributaires d'une constatation selon laquelle, en l'absence d'AL/FEM, Airbus n'existerait pas. Ils font plutôt valoir qu'en l'absence d'AL/FEM, Airbus n'aurait pas été en mesure de développer les aéronefs qu'elle a développés au moment où elle l'a fait. Pour les États-Unis, la distorsion du marché et les effets défavorables résultent directement de l'arrivée, à un moment particulier, d'un aéronef particulier d'Airbus qui, de l'avis des États-Unis, n'aurait pas été possible sans les subventions.[5533]

7.1880 Les États-Unis s'appuient essentiellement sur deux types d'éléments de preuve pour démontrer que l'AL/FEM accordée à Airbus depuis 1969 a eu pour incidence de permettre à Airbus de lancer et de développer les aéronefs qu'elle a lancés et développés au moment où elle l'a fait et, par conséquent, de causer le préjudice grave actuel aux intérêts des États-Unis. En particulier, ils s'appuient: i) sur une série de déclarations publiques et une décision de la Commission européenne en matière d'aide publique révélant les opinions de différents responsables d'Airbus et d'autres organismes publics compétents au sujet de l'incidence de l'AL/FEM sur la capacité d'Airbus de lancer des LCA; et ii) sur le rapport Dorman, qui vise à démontrer l'incidence de mesures du type de l'AL/FEM sur la décision de lancer un LCA. Dans les sections suivantes, nous décrivons et examinons chacun des deux types d'éléments de preuve sur lesquels s'appuient les États-Unis, compte tenu des arguments des parties, et formulons certaines conclusions initiales sur la mesure dans laquelle ils étayent la position des États-Unis. Toutefois, avant cela, nous jugeons utile de rappeler brièvement les principales caractéristiques de l'AL/FEM et la façon dont elle fonctionne.

7.1881 Nous rappelons que le type de financement que nous avons appelé AL/FEM dans le présent différend, et dont nous avons constaté qu'il constituait des subventions spécifiques à Airbus, consiste en prêts à des conditions non commerciales accordés à Airbus entre 1969 et 2000 par les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques. Chaque prêt AL/FEM dont nous avons constaté qu'il constituait une subvention spécifique prend la forme d'un prêt à long terme non garanti assorti d'un taux d'intérêt inférieur à celui du marché et de conditions de remboursement subordonné au succès et généralement progressif. Le fait que les prêts sont subordonnés au succès signifie qu'Airbus ne doit s'acquitter de ses obligations de remboursement qu'après avoir développé avec succès et commencé à vendre l'aéronef ayant bénéficié du financement. Une fois que le remboursement commence, il est effectué par un prélèvement sur chaque livraison d'aéronef ayant bénéficié du financement et est généralement progressif selon une échelle ascendante, ce qui signifie que les remboursements liés aux premières livraisons d'aéronefs sont inférieurs à ceux qui sont associés aux livraisons ultérieures. Si Airbus ne vend pas assez d'aéronefs ayant bénéficié du

[5532] États-Unis, DCE, paragraphe 560.

[5533] Les États-Unis présentent cet argument central de différentes façons tout au long de leurs communications. Par exemple, États-Unis, PCE, paragraphes 78 et 810; États-Unis, PDONC, paragraphe 131; et États-Unis, DCE, paragraphe 571.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

financement pour rembourser la totalité du prêt, les pouvoirs publics prêteurs n'ont aucun droit contractuel au solde. La nature de ce financement fait passer une partie des risques commerciaux et financiers associés au développement de nouveaux modèles de LCA aux pouvoirs publics qui accordent l'AL/FEM. L'importance de ce transfert de risques varie en fonction de la part des coûts de développement qui bénéficie du financement, laquelle est passée de 100 pour cent pour le premier LCA d'Airbus, l'A300, en 1969, à 33 pour cent pour l'aéronef ayant bénéficié le plus récemment d'un financement, l'A380, en 2000. Les autres caractéristiques de l'AL/FEM qui influent sur le degré de transfert de risques comprennent la mesure dans laquelle le remboursement est différé et/ou progressif et des hypothèses concernant les prévisions de ventes utilisées comme base du calendrier de remboursement. Les questions traitées dans le rapport Dorman ainsi que les arguments des parties sont centrés sur la mécanique de l'élément transfert de risques d'un financement du type de l'AL/FEM et sur le point de savoir si l'octroi d'AL/FEM influe sur le comportement du bénéficiaire face à la décision de lancer ou non un programme particulier de LCA, et la mesure dans laquelle il le fait.

Rapport Dorman

7.1882 Le rapport Dorman donne une simulation de l'incidence de mesures de financement du type de l'AL/FEM sur une décision de lancer un LCA – c'est-à-dire la décision d'entreprendre le développement d'un modèle particulier d'aéronef. Le rapport Dorman donne une simulation des flux de trésorerie créés par un programme hypothétique d'avion à fuselage large selon plusieurs scénarios relatifs à la contribution sous forme d'AL/FEM, au prix, à la production et au coût. Les flux de trésorerie sont prévus pour une période de 20 ans et actualisés pour permettre d'obtenir une valeur actuelle nette ("VAN") globale du programme. La simulation Dorman repose sur certaines hypothèses essentielles, principalement:

a) 850 livraisons de LCA sur une période de 20 ans, la première livraison ayant lieu à la fin de la cinquième année (fin de la phase de développement);

b) un taux d'actualisation annuel de 10 pour cent; et

c) des coûts de développement de 10 milliards de dollars et des dépenses récurrentes prévues diminuant dans le temps.[5534]

Six exemples différents de programmes d'AL/FEM sont examinés, conçus selon la structure: i) du "paquet" d'AL/FEM accordé par le Royaume-Uni pour l'A320; ii) du "paquet" d'AL/FEM accordé par l'Espagne pour l'A380; iii) d'une version sans intérêt du "paquet" d'AL/FEM accordé par l'Espagne pour l'A380; iv) du "paquet" d'AL/FEM accordé par la France pour l'A380; v) du "paquet" d'AL/FEM accordé par la France pour l'A340-500/600; et vi) du "paquet" d'AL/FEM accordé par la France pour l'A330-200.[5535] Chacun de ces programmes est examiné avec trois différents calendriers

[5534] Pièce US-70 (RCC), pages 3 et 4.

[5535] Le rapport Dorman explique les six paquets de la façon suivante: le "paquet" du Royaume-Uni pour l'A320 et le "paquet" de l'Espagne pour l'A380 "sont conçus selon la structure du financement effectif pour le développement accordé par les pouvoirs publics britanniques pour l'A320 ... et par les pouvoirs publics espagnols pour l'A380. Dans les deux cas, le schéma de versements du modèle et le taux d'intérêt implicite sont conformes à la réalité". "Dans le modèle, la part de l'aide totale au lancement reçue chaque année est conforme aux flux effectifs des versements observés dans les exemples réels." La "version sans intérêt du paquet accordé par l'Espagne pour l'A380 a été incluse en tant que troisième possibilité" pour "examiner les effets financiers d'un ensemble de prêts sans intérêt". Les "trois paquets d'aides au lancement accordés par les pouvoirs publics français ont été" "déterminés à partir de documents examinés en tant que RCC". Le rapport Dorman indique que "{t}ous les exemples ont été choisis essentiellement sur la base de la disponibilité des renseignements. En général, les détails relatifs aux paquets effectifs d'aides au lancement sont difficiles à obtenir, bien qu'il s'agisse de programmes bénéficiant d'un financement public. Ces programmes ont été modélisés de la façon la plus

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

de remboursement.[5536] Au total, 54 scénarios différents sont modélisés, chaque don d'AL/FEM étant estimé apporter un financement de 33,33 pour cent, 66,66 pour cent ou 100 pour cent des coûts de développement, qui doivent être remboursés au fur et à mesure de la livraison d'aéronefs.

7.1883 Pour démontrer l'incidence alléguée de l'AL/FEM, la valeur actuelle nette ("VAN") d'un cas de référence est calculée (c'est-à-dire la VAN du programme modélisé sans AL/FEM). La simulation Dorman aboutit à une rentabilité positive dans le cas de référence (c'est-à-dire une VAN de 1,35 milliard de dollars EU). Il est supposé dans le cas de référence que les niveaux de production, de coût et de fixation des prix seront tels qu'ils ont été prévus. Toutefois, des variations relativement faibles par rapport aux prévisions entraînent des résultats anti-économiques. Ainsi, le rapport Dorman prévoit que si la production effective dans le cas de référence est de 90 pour cent seulement de la production prévue, il y aura une rentabilité négative (-3 millions de dollars EU) en l'absence d'AL/FEM. De même, une baisse de 5 pour cent des prix prévus entraînera aussi une rentabilité négative (-191 millions de dollars EU). Avec une combinaison d'une baisse de 5 pour cent des prix prévus et d'un accroissement de 5 pour cent des dépenses récurrentes, le modèle prévoit une rentabilité négative encore plus élevée (-1,342 milliard de dollars EU).

7.1884 L'incidence prévue de l'AL/FEM varie en fonction du calendrier de remboursement particulier appliqué et du pourcentage des coûts de développement financé par le programme particulier d'AL/FEM. L'effet de l'AL/FEM sur la VAN est, sans surprise, plus fort dans les cas où un tel financement représente 100 pour cent des coûts de développement que dans les cas où il représente 33 pour cent des coûts de développement. Toutefois, comme le montre le tableau reproduit ci-dessous, les résultats de la simulation Dorman prévoient que l'octroi d'une AL/FEM aura une incidence notable sur la VAN du programme modélisé dans chacun des cas. Ainsi, dans les cas où les prix et les coûts sont conformes aux prévisions retenues dans le cas de référence, la VAN s'accroît si une AL/FEM est accordée. De même, dans les cas où les niveaux de production et les prix sont plus bas que dans le cas de référence, soit il apparaît une VAN positive avec une AL/FEM par rapport au résultat obtenu sans AL/FEM, soit, dans les cas où la VAN obtenue est négative avec ou sans AL/FEM, les pertes résultantes sont moins élevées avec l'AL/FEM que sans l'AL/FEM. Ces résultats sont exposés dans le tableau 3 du rapport Dorman, que nous reproduisons ci-dessous en tant que tableau 41.[5537]

---

exacte possible compte tenu des données disponibles, mais l'absence de transparence les concernant peut entraîner de faibles divergences". Rapport Dorman, pièce US-70 (RCC), pages 4 et 5, notes de bas de page 11 à 13.

[5536] Les trois scénarios sont les suivants: remboursements égaux (versements par aéronef égaux calculés sur la base des livraisons prévues); remboursements progressifs (versements par aéronef croissants); et remboursements égaux différés (versements par aéronef égaux commençant à la 60ème livraison d'avion). Rapport Dorman, pièce US-70 (RCC), page 5.

[5537] Rapport Dorman, pièce US-70 (RCC).

TABLEAU 41

Incidence de l'aide au lancement sur le risque associé au programme

Exemple de valeur cumulative accrue de l'aide au lancement à des niveaux de production inférieurs

		Pas d'aide au lancement			Avec aide au lancement*			Valeur cumulative de l'aide au lancement		
	Niveaux des dépenses récurrentes:	Prévus	Plus élevés de 5%	Plus élevés de 10%	Prévus	Plus élevés de 5%	Plus élevés de 10%	Prévus	Plus élevés de 5%	Plus élevés de 10%
		(en millions de dollars)								
		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	{(d)-(a)} (g)	{(e)-(b)} (h)	{(f)-(c)} (i)
	Niveaux de production effectifs:									
(1)	100% des niveaux de production prévus	1 350	199	(952)	2 386	1 235	84	1 036	1 036	1 036
(2)	95% des niveaux de production prévus	616	(490)	(1 596)	1 782	676	(429)	1 166	1 166	1 167
(3)	90% des niveaux de production prévus	(3)	(1 068)	(2 134)	1 273	208	(858)	1 276	1 276	1 276
(4)	85% des niveaux de production prévus	(744)	(1 761)	(2 778)	662	(355)	(1 372)	1 406	1 406	1 406
(5)	80% des niveaux de production prévus	(1 438)	(2 408)	(3 378)	53	(917)	(1 887)	1 491	1 491	1 491

Baisse des prix de 5%

		Pas d'aide au lancement			Avec aide au lancement*			Valeur cumulative de l'aide au lancement		
	Niveaux des dépenses récurrentes:	Prévus	Plus élevés de 5%	Plus élevés de 10%	Prévus	Plus élevés de 5%	Plus élevés de 10%	Prévus	Plus élevés de 5%	Plus élevés de 10%
		(en millions de dollars)								
		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	{(d)-(a)} (g)	{(e)-(b)} (h)	{(f)-(c)} (i)
	Niveaux de production effectifs:									
(6)	100% des niveaux de production prévus	(191)	(1 342)	(2 493)	845	(306)	(1 457)	1 036	1 036	1 036
(7)	95% des niveaux de production prévus	(846)	(1 951)	(3 057)	321	(785)	(1 891)	1 167	1 166	1 166
(8)	90% des niveaux de production prévus	(1 396)	(2 461)	(3 527)	(120)	(1 185)	(2 251)	1 276	1 276	1 276
(9)	85% des niveaux de production prévus	(2 054)	(3 071)	(4 088)	(649)	(1 666)	(2 683)	1 405	1 405	1 405
(10)	80% des niveaux de production prévus	(2 669)	(3 639)	(4 609)	(1 178)	(2 148)	(3 119)	1 491	1 491	1 490

* Aide au lancement fondée sur la structure de l'aide au lancement de 33⅓ pour cent accordée par l'Espagne pour l'A380 avec un remboursement progressif au prorata {voir le texte du rapport}.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1885 Faisant référence à ces résultats, le rapport Dorman conclut que l'AL/FEM fausse la concurrence en subventionnant des dépenses non récurrentes et en transférant le risque du constructeur aux pouvoirs publics qui ont octroyé le financement. En particulier, il conclut qu'une AL/FEM:

> "permet au bénéficiaire d'entreprendre des projets de développement d'avions à un rythme et à une échelle qui seraient difficiles – voire impossibles – pour un concurrent qui n'a pas accès à une aide au lancement. Elle peut même permettre la construction d'avions qui ne sont pas viables d'un point de vue commercial".[5538]

7.1886 Dans la mesure où une AL/FEM accélère l'arrivée de nouveaux aéronefs, ou cause l'arrivée de nouveaux aéronefs, le rapport Dorman conclut qu'elle aura des conséquences négatives pour d'autres producteurs concurrents:

> "Un programme de développement d'avion qui est rendu possible par une aide au lancement entraînera probablement une baisse des prix sur le segment du marché qu'il cible. Les avions concurrents devront être vendus moins cher et se vendront probablement en moins grand nombre, car certains clients achèteront le nouvel avion et la plupart des clients feront jouer la concurrence entre les vendeurs pour obtenir des remises plus élevées. Si l'aide au lancement accélère le rythme du développement d'avions ou si le programme ne peut être entrepris qu'avec l'aide au lancement fournie par les pouvoirs publics, les décisions normales en situation de concurrence sont faussées du fait de la subvention et du transfert de risque qui en résultent. Cette distorsion du processus concurrentiel impose au constructeur concurrent une réduction des prix, des volumes et de la rentabilité dans ses programmes de développement d'avions."[5539]

Le rapport Dorman reconnaît que, pour un producteur concurrent, une réduction de la rentabilité résultant de l'arrivée d'un nouvel avion concurrentiel peut être "le résultat naturel d'un processus concurrentiel dans le secteur des avions commerciaux, *mais seulement quand un nouvel avion est lancé dans des conditions commercialement viables*".[5540]

7.1887 Nous relevons que le rapport Dorman ne conclut pas explicitement que chaque modèle de LCA d'Airbus, ou en fait un quelconque modèle particulier de LCA d'Airbus, n'aurait pas été lancé en l'absence d'AL/FEM. Nous considérons néanmoins que c'est ce que semblent clairement indiquer les conclusions qu'il formule sur la base des résultats qu'il prévoit. Comme il est noté dans le rapport Dorman, les programmes d'avions commerciaux sont coûteux et comportent un risque d'un niveau inhérent élevé. Un programme d'aéronefs se déroulant par nature sur une longue durée, il est difficile de prévoir les coûts, les recettes et la demande pour un aéronef particulier et, par conséquent, un planificateur prudent pourrait bien s'attendre à ce qu'aucune des variables relatives aux coûts et aux recettes n'évolue conformément aux prévisions. La simulation Dorman aboutit à une VAN positive dans le cas de référence (c'est-à-dire sans AL/FEM et avec les coûts, les recettes et la production aux niveaux prévus). Toutefois, des changements relativement faibles par rapport aux niveaux prévus des coûts, des recettes et de la production entraînent des résultats sensiblement moins bons, aboutissant à une VAN soit plus faible soit négative dans tous les cas. Le rapport Dorman donne à entendre, et nous y souscrivons, que de telles variations des paramètres prévus constituent des scénarios réalistes dont un constructeur devrait tenir compte quand il prend une décision de lancement. Étant donné qu'un scénario réaliste inclut une VAN négative en l'absence d'AL/FEM, il s'ensuit qu'une décision positive de lancement est moins probable après examen des résultats possibles sans AL/FEM. En

[5538] Rapport Dorman, page 8, pièce US-70 (RCC).
[5539] *Ibid.*, page 9.
[5540] *Ibid.*, page 8 (italique dans l'original).

conséquence, il est clair pour nous que le rapport Dorman, et la simulation qui y est décrite, étayent la position des États-Unis selon laquelle des produits Airbus n'auraient pas été lancés en l'absence d'AL/FEM.

7.1888 Les Communautés européennes ont présenté une critique du rapport Dorman dans le rapport Wachtel.[5541] Le rapport Wachtel formule les trois critiques fondamentales suivantes au sujet du rapport Dorman: i) il est fondé sur une hypothèse sous-jacente selon laquelle le marché des LCA est un monopole naturel et suppose donc à tort que si Airbus n'existait pas, il n'y aurait aucun autre concurrent; ii) il tire ses conclusions concernant les effets d'une AL/FEM de tests de sensibilité effectués sur une simulation qui est faite avec des chiffres non réalistes en ce qui concerne la valeur des paramètres et les hypothèses relatives aux coûts et à la demande, et iii) il ne tient pas compte de toutes les conséquences économiques de la structure des remboursements d'une AL/FEM.[5542]

7.1889 Nous croyons comprendre que la première observation figurant dans le rapport Wachtel est principalement centrée sur la conclusion formulée dans le rapport Dorman selon laquelle une AL/FEM peut conduire à entreprendre un programme de LCA qui sinon ne serait pas rentable, donnant à entendre, selon les allégations, qu'en l'absence de l'AL/FEM accordée à Airbus, Boeing jouirait d'une situation de monopole, y compris de bénéfices monopolistiques, sur le marché des LCA.[5543] Selon Wachtel, la plupart des marchés des LCA (définis en fonction du nombre de sièges de passagers)[5544] sont des duopoles naturels, c'est-à-dire des marchés sur lesquels "le seuil d'entrée d'une deuxième entreprise est inférieur à la taille du marché".[5545] Par conséquent, Wachtel soutient qu'il est incorrect de donner à entendre qu'en l'absence d'un arrivant bénéficiant du soutien d'une AL/FEM, un constructeur de LCA en place jouirait d'une situation de monopole.

7.1890 S'appuyant sur des sources accessibles au public, qui donnent à entendre que le seuil de rentabilité pour l'Airbus A380 et le Boeing 747 est inférieur à 500 unités, le rapport Wachtel part de l'hypothèse que le seuil de rentabilité ou le seuil d'entrée pour chaque marché allégué de LCA est de 500 unités de production. Il note que des données tirées d'autres sources accessibles au public donnent à entendre que les marchés des LCA dépassent presque toujours 1 000 unités. Étant donné que cette demande est plus de deux fois supérieure au seuil de rentabilité ou au seuil d'entrée, le rapport Wachtel affirme, sur la base d'une approche adoptée dans une étude économique menée par Breshnahan et Reiss[5546], qu'il y a de la place pour deux concurrents sur chacun des marchés identifiés et donc, en élargissant le raisonnement, que "si Airbus n'était pas entrée sur le marché, il est plus que probable que Boeing se serait trouvée face à un autre concurrent".[5547]

7.1891 Il est vrai que parmi les effets indiqués dans le rapport Dorman comme résultant de l'entrée dans la branche de production des LCA d'un nouveau concurrent financé au moyen d'une AL/FEM, figure une réduction des bénéfices du concurrent en place.[5548] Cela donne à entendre que, selon le

[5541] Rapport Wachtel, pièce EC-12.
[5542] Rapport Wachtel, pièce EC-12; et rapport Wachtel (clarification), pièce EC-659.
[5543] Rapport Wachtel, paragraphe 3, pièce EC-12.
[5544] Nous relevons à cet égard que la critique de M. Wachtel est conforme à l'opinion des Communautés européennes selon laquelle il y a de multiples produits subventionnés et de multiples produits similaires, que nous avons rejetée. *Voir* le paragraphe 7.1668 ci-dessus.
[5545] Rapport Wachtel, paragraphe 3, pièce EC-12; rapport Wachtel (clarification), paragraphe 2, pièce EC-659.
[5546] Breshnahan, T., et Reiss, P., "Entry and Competition in Concentrated Markets", (1991) Journal of Political Economy, Vol. 95 (5), pages 977 à 1009; mentionné dans le rapport Wachtel, note de bas de page 2, pièce EC-12.
[5547] Rapport Wachtel, paragraphes 7 et 8, pièce EC-12. M. Wachtel a fait une évaluation plus spécifique, mais semblable, du seuil d'entrée pour un "aéronef de milieu de gamme" dans le rapport Wachtel (clarification), paragraphe 6, pièce EC-659.
[5548] Rapport Dorman, pages 8 et 9, pièce US-70 (RCC).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

rapport Dorman, les bénéfices du concurrent en place dans la branche de production des LCA seraient plus élevés en l'absence de la concurrence d'un arrivant ayant bénéficié de subventions AL/FEM par rapport à une situation où il n'y aurait pas cet arrivant subventionné. Toutefois, selon nous, il ne s'ensuit pas automatiquement que la "situation" envisagée dans le rapport Dorman, dans un monde où il n'y aurait pas d'arrivant subventionné, est un monopole de Boeing. En fait, le rapport Dorman ne prétend pas explicitement que si les mesures d'AL/FEM n'étaient pas appliquées, Boeing serait un fournisseur monopolistique de LCA.

7.1892 Les États-Unis critiquent la réponse Wachtel au rapport Dorman, soutenant que M. Wachtel n'a cité aucun élément à l'appui de son affirmation selon laquelle "si Airbus n'était pas entrée sur le marché, il est plus que probable que Boeing se serait trouvée face à un autre concurrent". Ils affirment que M. Wachtel "ne dit pas, et ne peut pas dire, quand cet "autre concurrent" serait entré sur le marché, ni quels auraient été les capacités techniques et les prix des LCA produits par cet "autre concurrent"".[5549] En outre, ils font observer que, dans la mesure où la critique du rapport Wachtel peut être correcte, différents faits laissent supposer que cet "autre concurrent" aurait très probablement été McDonnell Douglas, autre société des États-Unis. Ainsi, les États-Unis admettent que dans un monde où Airbus n'aurait pas reçu d'AL/FEM, "la concurrence aurait quand même sûrement existé". Toutefois, ils estiment que cette concurrence aurait été différente de la concurrence effective d'une Airbus subventionnée.[5550]

7.1893 Si nous lisons la réponse des États-Unis au rapport Wachtel conjointement avec le rapport Dorman, nous ne pensons pas qu'il soit exact de décrire le rapport Dorman comme reposant sur l'opinion selon laquelle Boeing détiendrait une situation de monopole en l'absence d'un concurrent subventionné par une AL/FEM. Outre que le rapport Dorman n'indique jamais effectivement que Boeing détiendrait un monopole en l'absence d'un concurrent bénéficiant du soutien d'une AL/FEM, il est clair qu'il ne conclut pas qu'il serait impossible qu'une société entre dans le secteur des LCA sans avoir accès à une AL/FEM. Ainsi, le rapport Dorman conclut qu'une AL/FEM "permet au bénéficiaire d'entreprendre des projets de développement d'avions à un rythme et à une échelle qui seraient difficiles – voire impossibles – pour un concurrent qui n'a pas accès à une aide au lancement".[5551] Si un monopole de Boeing peut être l'une des façons de comprendre ce que dit le rapport Dorman au sujet des incidences de l'AL/FEM sur les opérations du constructeur de LCA en place, il est aussi possible de comprendre ces incidences dans le contexte d'un monde où le constructeur en place ferait face à la concurrence d'un autre opérateur; un arrivant plus faible entré sans l'assistance d'AL/FEM. Enfin, comme nous l'expliquerons plus en détail ci-dessous, la signification réelle pour nous de la simulation présentée dans le rapport Dorman ne tient pas tant à ce qu'elle dit au sujet de l'incidence de l'AL/FEM sur les opérations du constructeur en place, mais plutôt ce qu'elle nous dit sur le point de savoir si un nouvel arrivant potentiel, ou un constructeur existant, décidera de lancer un nouveau modèle de LCA.

7.1894 La conclusion formulée dans le rapport Wachtel selon laquelle les différents marchés des LCA constituent un "duopole naturel" éclaire aussi la critique de M. Wachtel concernant les paramètres utilisés dans la simulation Dorman. Nous croyons comprendre que M. Wachtel estime que, si l'on suppose que les marchés des LCA sont des marchés duopolistiques, un modèle qui semble indiquer qu'il n'y aurait pas d'entrée en l'absence d'AL/FEM est suspect. Le rapport Wachtel met donc en doute la fiabilité de la simulation Dorman, dans laquelle de faibles changements par rapport aux prévisions transforment une VAN positive en une VAN négative, ce qui laisse supposer qu'il ne serait pas pris de décision de lancement. À cet égard, le rapport Wachtel fait valoir que la simulation Dorman semble indiquer que non seulement Airbus ne lancerait pas de nouvel aéronef en raison des

[5549] États-Unis, PDONC, paragraphe 146.
[5550] États-Unis, PDONC, paragraphe 151; États-Unis, DCE, paragraphe 571.
[5551] Rapport Dorman, page 8, pièce US-70 (RCC).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

risques associés, mais aussi que Boeing elle-même ne lancerait pas de nouvel aéronef. Le rapport Wachtel fait observer ce qui suit:

> "Le cas de référence fait paraître la production d'aéronefs très peu intéressante. Puisque le modèle s'appliquerait à tous les producteurs, on se demande pourquoi Boeing a lancé tous les aéronefs qu'elle a lancés. Il est clair que le modèle et les valeurs numériques prises pour hypothèse sont choisis d'une façon qui exagère l'incidence de l'aide au lancement."[5552]

Nous notons cependant que M. Wachtel a ensuite reconnu qu'il avait évalué Dorman "à première vue … {et} n'avait pas cherché à voir si les valeurs spécifiques des paramètres et les hypothèses définies par M. Dorman étaient réalistes".[5553]

7.1895 Les paramètres retenus dans la simulation Dorman sont aussi mis en doute dans la déclaration de M. Francisco-Javier Riaza Carballo, ancien Vice-Président du département A380 ("déclaration Carballo") présentée par les CE.[5554] La déclaration Carballo affirme que le rapport Dorman suppose de façon incorrecte que les dépenses non récurrentes seront effectuées dans les cinq ans suivant le lancement et, surtout, sous-estime le nombre de livraisons au cours de la durée de vie d'un programme. Selon M. Carballo, un flux de livraisons de 850 unités était peut-être une estimation raisonnable pour la planification d'un lancement il y a 20 ans mais, dans les conditions actuelles du marché, Airbus ou Boeing pouvait s'attendre à 1 400 livraisons sur une période de 15 ans.[5555]

7.1896 À l'appui de l'opinion selon laquelle la simulation Dorman sous-estime le nombre de livraisons attendues, la déclaration Carballo cite des renseignements publics concernant les plans de production de Boeing pour le 787, qui estiment une livraison de 1 735 aéronefs sur 15 ans. La déclaration Carballo relève aussi l'estimation du Airline Monitor de janvier 2005 selon laquelle 1 375 aéronefs devraient être livrés pendant les 15 premières années de service commercial.[5556] Airbus a repris, après l'avoir analysée, une simulation du cas de référence dans la simulation Dorman, utilisant l'estimation plus faible de 1 375 aéronefs Boeing 787 et la déclaration Carballo donne le résultat. Alors que la simulation Dorman aboutissait à une VAN de 1,35 milliard de dollars EU en l'absence d'AL/FEM, la déclaration Carballo indique une VAN comprise entre 6 et 7 milliards de dollars EU, et un taux de rentabilité interne ("TRI") compris entre 17 et 18 pour cent[5557], en prenant pour hypothèse la livraison de 1 375 aéronefs.[5558] Les Communautés européennes allèguent que ces chiffres sont significatifs car ils sont **[***]**.[5559]

7.1897 Les États-Unis trouvent surprenante l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la simulation Dorman sous-estime le nombre de livraisons pouvant être effectuées dans le cadre d'un programme de LCA à fuselage large. S'appuyant sur des renseignements disponibles sur le site Web d'Airbus concernant le nombre de livraisons de modèles de LCA d'Airbus à fuselage large,

---

[5552] Rapport Wachtel, paragraphe 10, pièce EC-12.

[5553] Rapport Wachtel (clarification), pièce EC-659, paragraphe 8.

[5554] Pièce EC-665 (RCES).

[5555] Nous relevons que la déclaration Carballo considère que les hypothèses retenues dans la simulation Dorman au sujet des dépenses récurrentes et des revenus sont raisonnables et parvient à la même conclusion au sujet de l'estimation de 10 milliards de dollars pour les dépenses non récurrentes si l'analyse de rentabilité prend pour hypothèse qu'il y a au moins deux variantes du modèle de référence. Pièce EC-665 (RCES), paragraphe 9.

[5556] Pièce EC-665 (RCES), paragraphe 18, citant "The Airline Monitor" de janvier/février 2005, *ESG Aviation Services*, Edmund S. Greenslet, rédacteur en chef et éditeur.

[5557] Le rapport Dorman n'indique pas de taux de rentabilité interne. La déclaration Carballo calcule un TRI de 11,92 pour cent pour le cas de référence de la simulation Dorman telle qu'Airbus l'a reprise. CE, DCE, paragraphe 816.

[5558] CE, DCE, paragraphe 816; pièce EC-665 (RCES), paragraphe 20.

[5559] CE, DCE, paragraphe 816.

les États-Unis affirment qu'"Airbus n'a jamais eu de programme d'aéronefs à fuselage large qui ait produit plus de 600 aéronefs dans son histoire".[5560] En fait, selon les États-Unis, aucun constructeur de LCA, y compris Boeing, n'a jamais atteint 850 livraisons pendant les 15 premières années d'un programme d'aéronefs à fuselage large. En outre, s'appuyant sur une étude économique menée par Neven et Seabright[5561], les États-Unis relèvent que l'approche de M. Wachtel ne tient pas compte du fait que les constructeurs de LCA cherchent généralement à faire des économies de gamme entre différents segments de la construction de LCA vu l'importance d'avoir une famille complète de LCA pour le développement de chaque modèle particulier. Les États-Unis soutiennent qu'en ne tenant pas compte de ces considérations, l'analyse de M. Wachtel donne à entendre qu'il devrait y avoir 12 constructeurs de LCA sur le segment de marché des LCA de 100 à 200 sièges (c'est-à-dire le segment des aéronefs monocouloir à fuselage étroit) parce que le nombre de ventes sur ce segment entre 1991 et 2005 est de 12 fois supérieur au seuil de rentabilité de 500 unités.[5562] En tout état de cause, les États-Unis font valoir que même si la critique des Communautés européennes était valable, cela n'enlèverait rien à la conclusion établie dans le rapport Dorman selon laquelle l'AL/FEM a une forte incidence sur la probabilité qu'un lancement sera rentable et donc qu'elle influe fortement sur la décision du bénéficiaire quant à savoir s'il procédera même au lancement d'un nouveau modèle de LCA.[5563]

7.1898 Nous partageons l'avis des États-Unis. Selon nous, la simulation Dorman démontre qu'une AL/FEM aura une forte incidence sur la VAN de tout projet donné de développement d'aéronefs, quels que soient les paramètres spécifiques utilisés pour modéliser les coûts et les flux de revenus. Dans tous les cas, la simulation Dorman montre qu'une AL/FEM accroît les bénéfices potentiels et limite les pertes potentielles. En limitant les pertes potentielles, l'AL/FEM transfère le risque d'Airbus aux pouvoirs publics qui ont accordé l'AL/FEM, rendant ainsi plus probable, quel que soit le cas, le lancement d'un programme de LCA.[5564] Les conclusions de la simulation Dorman sont, à cet égard, compatibles avec d'autres éléments de preuve portés à notre connaissance, y compris **[***]** que nous examinons plus en détail ci-dessous.[5565]

7.1899 La troisième critique du rapport Dorman formulée dans le rapport Wachtel est qu'il ne tient pas compte de l'incidence économique de la structure des remboursements de l'AL/FEM. Cette critique comporte deux éléments. Premièrement, le rapport Wachtel fait valoir que le rapport Dorman ne tient pas compte du fait que toute subvention associée à une AL/FEM "est limitée à la réduction du taux d'intérêt pratiqué pour le prêt, non au volume du principal".[5566] Selon M. Wachtel, cette insuffisance alléguée signifie que le rapport Dorman "surestime l'incidence de l'aide au lancement".[5567] Deuxièmement, le rapport Wachtel fait valoir que les remboursements de l'AL/FEM, qui interviennent à la livraison des aéronefs visés, pourraient entraîner une hausse des prix.[5568] Dans sa clarification, M. Wachtel développe ce point de la façon suivante:

[5560] États-Unis, DDONC, paragraphe 171; pièces US-645 et US-647.

[5561] Neven & Seabright, pièce US-382.

[5562] États-Unis, DCE, paragraphes 567 et 568.

[5563] États-Unis, DDONC, paragraphe 172.

[5564] Les États-Unis font référence à l'opinion de l'économiste britannique Kim Kaivanto à cet égard: "L'aide au lancement engage les pouvoirs publics européens à absorber une grande partie de toutes pertes possibles, de sorte que même si Airbus est hostile au risque, elle a peu d'incitation à ne pas adopter une stratégie risquée et offensive." États-Unis, DCE, paragraphe 563, citant *Premise and Practice of UK Launch Aid*, 40 Journal of World Trade 495, 498 (2006), pièce US-2.

[5565] *Voir* les paragraphes 7.1922 à 7.1927.

[5566] Rapport Wachtel, paragraphe 13, pièce EC-12; rapport Wachtel (clarification), paragraphe 9, pièce EC-659.

[5567] Rapport Wachtel, paragraphe 17, pièce EC-12.

[5568] Rapport Wachtel, paragraphe 14, pièce EC-12.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

> "Les remboursements de l'aide au lancement se font généralement au moment de la livraison des aéronefs; ils constituent donc des coûts variables et, en tant que tels, ont tendance à relever le prix auquel Airbus vend les aéronefs. Si les remboursements des prêts étaient indépendants des ventes d'aéronefs, ils seraient des coûts fixes et auraient un effet beaucoup moins direct et beaucoup moins à la hausse sur les prix des aéronefs."[5569]

7.1900 Les États-Unis estiment que le rapport Dorman tient pleinement compte des remboursements de l'AL/FEM en modélisant l'incidence de l'AL/FEM. Selon eux, cela est confirmé par le fait que la simulation Dorman montre que l'incidence de l'AL/FEM s'accroît à mesure que le nombre des LCA vendus et des remboursements effectués diminue.[5570]

7.1901 Examinant tout d'abord l'affirmation figurant dans le rapport Wachtel selon laquelle les remboursements de l'AL/FEM auront tendance à relever le prix auquel Airbus vend ses LCA parce qu'ils sont liés aux livraisons de LCA, il ne nous semble pas que M. Wachtel estime que cet effet allégué sur les prix est une incidence de l'AL/FEM qu'entraîneront *certainement* les conditions de remboursement de l'AL/FEM subordonné aux ventes. Il ressort plutôt clairement des termes choisis par M. Wachtel que le fait que l'AL/FEM est remboursée au moyen de recettes provenant des livraisons de LCA peut avoir pour effet de relever les prix de ces LCA.[5571] Le fait que M. Wachtel ne déclare pas de façon certaine que les remboursements de l'AL/FEM entraîneront en fait une hausse des prix concorde avec ce que nous croyons comprendre de la façon dont les prix sont fixés pour les produits LCA. Il y a toute une variété de facteurs souvent très différents et parfois spécifiques à une transaction qui peuvent influer sur le prix final d'un LCA.[5572] Selon nous, cela donne à entendre que la relation entre les remboursements de l'AL/FEM qui sont liés aux livraisons d'aéronefs et le prix auquel ces aéronefs sont finalement vendus est plus compliquée que ce que laisse supposer l'affirmation de M. Wachtel. Ainsi, si nous reconnaissons qu'une obligation de remboursement explicitement liée à la livraison d'un LCA est une dépense qui intervient en même temps que cette livraison, il ne s'ensuit pas nécessairement que les prix de ce LCA seront plus élevés qu'ils l'auraient été autrement, en l'absence de ce remboursement de l'AL/FEM. Nous examinons l'incidence de l'AL/FEM (et des autres subventions) sur les prix des LCA dans la section suivante du présent rapport, où nous traitons la théorie du lien de causalité "fondée sur le prix" formulée par les États-Unis. Toutefois, aux fins du présent examen, nous relevons simplement que nous ne sommes pas convaincus que l'affirmation de M. Wachtel discrédite les conclusions énoncées dans le rapport Dorman. En tout état de cause, nous rappelons qu'aux fins de la présente analyse, l'importance pour nous du rapport Dorman ne tient pas à ce qu'il dit au sujet des prix après le lancement d'un programme de LCA, mais plutôt à ce qu'il nous dit sur le point de savoir si ce programme particulier de LCA aurait en fait été entrepris ou non.

7.1902 Quant à l'allégation selon laquelle la simulation Dorman ne tient pas compte du montant de la subvention associée à une AL/FEM, par opposition au montant du principal effectivement prêté, nous ne sommes pas non plus convaincus par ce que dit M. Wachtel. Nous rappelons qu'aux fins de la simulation figurant dans le rapport Dorman, la VAN pour des programmes particuliers de LCA financés à l'aide d'une AL/FEM était calculée sur la base d'une projection des flux de trésorerie et d'un

---

[5569] Rapport Wachtel (clarification), paragraphe 10, pièce EC-659.

[5570] États-Unis, DCE, paragraphe 572.

[5571] M. Wachtel a d'abord expliqué que les remboursements de l'AL/FEM "*pouvaient* effectivement entraîner des prix plus élevés". Rapport Wachtel, paragraphe 14 (pas d'italique dans l'original), pièce EC-12. Comme il a été indiqué plus haut, M. Wachtel a ensuite donné à entendre que les remboursements de l'AL/FEM "*tendraient* à accroître le prix". Rapport Wachtel (clarification), paragraphe 10 (pas d'italique dans l'original), pièce EC-659.

[5572] *Voir* notre examen aux paragraphes 7.1837 à 7.1839 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

taux d'actualisation de 10 pour cent.[5573] Les flux de trésorerie projetés (entrées en cas de versements de l'AL/FEM et sorties en cas de remboursements de l'AL/FEM) sont, dans deux exemples (le "paquet" du Royaume-Uni pour l'A320 et le "paquet" de l'Espagne pour l'A380), fondés sur "le schéma de versements et le taux d'intérêt implicite" tirés de "la réalité". Pour les autres exemples, les flux de trésorerie proviennent de renseignements désignés comme RCC.[5574] Les Communautés européennes n'ont pas contesté spécifiquement les schémas de versements ni les taux d'intérêt implicites utilisés dans la simulation Dorman. En fait, si nous comparons les taux d'intérêt implicites utilisés dans la simulation Dorman avec nos propres constatations concernant les taux d'intérêt contractuels pertinents pratiqués pour l'AL/FEM[5575], la seule différence notable que nous relevons concerne le "paquet" de la France pour l'A330-200, pour lequel le taux d'intérêt implicite utilisé dans la simulation Dorman est environ la moitié de ce qu'il est selon nos constatations.[5576] Toutefois, nous ne pensons pas que ces différences nuisent à la crédibilité des résultats généraux de la simulation Dorman.

7.1903 Les Communautés européennes ont présenté leur propre calcul du montant du subventionnement associé à chacun des contrats d'AL/FEM contestés, sauf pour l'A300 et l'A310, dans trois rapports établis par International Trade Resources LLC.[5577] Le premier de ces rapports, le rapport de l'ITR, définit le montant du subventionnement conféré par chaque contrat d'AL/FEM dans les termes suivants:

> "Le montant d'une subvention conférée par chaque prêt FEM est la différence, pendant l'année du lancement, entre la valeur actuelle des sommes reçues au titre du prêt, ajustée compte tenu des taxes, et les remboursements prévus du prêt, actualisés au taux applicable, spécifique au projet, servant de repère."[5578]

Le rapport de l'ITR (réponse) décrivait la méthodologie appliquée pour calculer le montant du subventionnement associé à une AL/FEM dans les termes suivants:

> "Nous calculons la différence entre le rendement que les pouvoirs publics prévoyaient quand le prêt FEM a été convenu et le rendement que les taux FEM des États-Unis servant de repère établis par M. Ellis auraient exigé. Étant donné que les calendriers de remboursement des prêts FEM ne prévoient pas de remboursements annuels types mais des remboursements liés à la livraison des aéronefs, nous avons calculé la valeur actuelle, à la date du lancement, de la différence entre le rendement qui était prévu dans l'accord sur le FEM et le rendement qui aurait été exigé par une entité commerciale."[5579]

[5573] Nous croyons comprendre que M. Dorman a utilisé un taux d'actualisation de 10 pour cent tout au long de la simulation. *Voir* le paragraphe 7.1882 ci-dessus; États-Unis, observations sur CE-DDONC, paragraphe 31.

[5574] Rapport Dorman, page 5 et note de bas de page 13, pièce US-70 (RCC).

[5575] *Voir* le tableau 7, paragraphe 7.488 ci-dessus.

[5576] En particulier, le taux d'intérêt implicite utilisé pour le "paquet" de l'Espagne pour l'A380 est le même que ce que nous avons constaté; les taux d'intérêt implicites utilisés pour le "paquet" du Royaume-Uni pour l'A320 et le "paquet" de la France pour l'A340-500/600 sont, respectivement, supérieurs de **[***]** et de **[***]** points de base à ce que nous avons constaté; et le taux d'intérêt implicite utilisé pour le "paquet" de la France pour l'A380 est inférieur de **[***]** points de base à ce que nous avons constaté. Rapport Dorman, tableau 2, pièce US-70 (RCC).

[5577] Rapport de l'ITR, pièce EC-13 (RCC/RCES); rapport de l'ITR (réponse), pièce EC-660 (RCC/RCES); et rapport de l'ITR (actualisation), pièce EC-839 (RCC).

[5578] Rapport de l'ITR, page 19, pièce EC-13 (RCC).

[5579] Rapport de l'ITR (réponse), paragraphe 6, pièce EC-660 (RCC).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1904 Ainsi, nous croyons comprendre que la méthodologie appliquée dans le rapport de l'ITR pour définir le montant de la subvention n'est pas dissemblable à celle qui est appliquée dans la simulation Dorman pour obtenir la VAN des différents "paquets" d'AL/FEM, à une différence majeure près – au lieu d'utiliser le taux d'actualisation de 10 pour cent utilisé dans la simulation Dorman, le rapport de l'ITR a utilisé dans ses calculs le point de repère relatif au taux d'intérêt identifié dans le rapport Ellis (que les Communautés européennes n'acceptaient pas). Il s'ensuit que, d'après l'approche proposée par les Communautés européennes elles-mêmes pour calculer le montant du subventionnement associé à l'AL/FEM, il est impossible de conclure que la simulation Dorman est centrée uniquement sur les montants du principal versés conformément aux contrats d'AL/FEM et non sur les niveaux du subventionnement. Selon ce que nous croyons comprendre, la simulation Dorman tient compte en fait du montant du subventionnement, tel qu'il est défini par les Communautés européennes. Toutefois, étant donné que M. Dorman utilise un taux d'actualisation de 10 pour cent, ce montant est différent de celui qui est déterminé par les Communautés européennes, qui utilisent les points de repère relatifs au taux d'intérêt du rapport Ellis.

7.1905 Si nous nous référons à nos constatations concernant les points de repère appropriés relatifs au taux d'intérêt du marché pour les "paquets" d'AL/FEM modélisés dans la simulation Dorman, le taux d'actualisation de 10 pour cent qui est utilisé est inférieur à la fourchette des points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché que nous avons déterminée pour les contrats d'AL/FEM s'agissant du "paquet" du Royaume-Uni pour l'A320. Dans cette mesure, selon les propres critères des Communautés européennes, le montant de la subvention pris en compte dans la simulation Dorman portant sur ce "paquet" d'AL/FEM sous-estime généralement sa VAN.[5580] Il ne serait donc pas incorrect de décrire les résultats de la simulation Dorman pour ce "paquet" particulier comme étant, d'une manière générale, prudents. Pour les autres "paquets", le taux d'actualisation de 10 pour cent utilisé dans la simulation Dorman est situé à l'intérieur de la fourchette des taux d'intérêt du marché dont nous avons conclu qu'ils constitueraient des points de repère appropriés pour les contrats correspondants. Ainsi, nous ne sommes pas convaincus par l'affirmation de M. Wachtel selon laquelle le rapport Dorman ne tient pas compte du fait que toute subvention associée à une AL/FEM "est limitée à la réduction du taux d'intérêt pratiqué pour le prêt, non au volume du principal".[5581]

7.1906 Toutes autres choses étant égales, nous estimons que l'octroi d'une AL/FEM, qui rend un projet plus rentable en cas de succès et limite le risque de sous-performance en cas d'échec, rend plus probable le lancement de tout aéronef donné. Cela n'établit cependant pas de façon concluante qu'en l'absence de l'octroi de l'AL/FEM, un quelconque modèle particulier d'Airbus n'aurait pas été lancé quand il l'a effectivement été. Le lancement d'un nouveau modèle de LCA est un projet coûteux entraînant des dépenses importantes. Quand on envisage une décision de lancement, il faut estimer non seulement les coûts de développement à court terme et à moyen terme, mais aussi les autres dépenses récurrentes et les flux de recettes durant l'ensemble du cycle de production de l'aéronef, soit de 15 à 20 ans. Il y a un élément d'incertitude inhérent à de telles estimations. Vu ces incertitudes, un constructeur prudent exigera probablement qu'il y ait une certaine marge à l'intérieur de laquelle les coûts et les recettes pourront s'écarter des estimations prévues sans que le projet ne devienne en conséquence non rentable. Le test de sensibilité réalisé dans l'analyse de rentabilité de l'A380 (examinée ci-dessous) dans laquelle **[***]**.

7.1907 Les résultats de la simulation Dorman semblent indiquer qu'en l'absence d'AL/FEM, des changements relativement faibles des estimations concernant les coûts et les recettes rendraient le lancement de tout modèle particulier d'aéronef non rentable. Nous estimons, comme le rapport

[5580] Nous relevons que pour un financement supposant un schéma de bénéfices (entrées de liquidités) rapides et de coûts (sorties de liquidités) tardifs (tels que l'AL/FEM), un taux d'actualisation moins élevé entraîne une baisse de la VAN.

[5581] Rapport Wachtel, paragraphe 13, pièce EC-12; rapport Wachtel (clarification), paragraphe 9, pièce EC-659.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Wachtel le donne à entendre, que, dans cette situation, il serait, semble-t-il, improbable qu'un constructeur hypothétique d'aéronefs, considérant les seuls résultats de la simulation Dorman, décide de lancer le programme d'aéronefs envisagé. Comme il a été noté plus haut, le rapport Wachtel vise à contrer ce que semble indiquer sur ce point la simulation Dorman en faisant valoir que le marché des LCA est un duopole naturel.

7.1908 Les États-Unis critiquent cet aspect du rapport Wachtel en faisant valoir que l'approche adoptée dans l'étude de Breshnahan et Reiss, que M. Wachtel cite à l'appui de sa conclusion, n'est pas applicable au marché des LCA et que le rapport Wachtel n'a pas tenu compte des incidences des économies de gamme et d'échelle sur le marché des LCA.[5582] Toutefois, en fin de compte, nous estimons que les arguments des États-Unis concernant cet aspect du rapport Wachtel sont inappropriés, car les États-Unis ne font pas valoir que Boeing, ou en fait les États-Unis, ont droit à un monopole de la branche de production mondiale des LCA.[5583] D'ailleurs, comme nous l'avons déjà expliqué, les États-Unis vont plus loin, indiquant que non seulement ils n'estiment pas que Boeing a droit à un monopole mais qu'en fait ils estiment que Boeing ferait face à la concurrence d'au moins une quelconque entité en l'absence d'AL/FEM.[5584]

7.1909 Les incidences de cette admission apparente du fait que Boeing ferait face à une concurrence dans un monde sans AL/FEM (et les autres subventions en cause dans le présent différend) (le monde "contrefactuel") sont examinées ci-dessous. Toutefois, à ce stade, nous relevons l'affirmation de base des États-Unis selon laquelle, même si Airbus avait pénétré le marché en l'absence d'AL/FEM, elle l'aurait fait à des moments différents et avec des avions différents.[5585] À cet égard, nous croyons comprendre que les États-Unis font valoir que, qu'ils aient fait face à la concurrence, dans le monde contrefactuel, d'une Airbus qui aurait lancé un LCA sans AL/FEM, ou à celle d'une quelconque autre entité, cette concurrence aurait été différente, et que l'une des façons dont cette différence se serait manifestée aurait été que la gamme de produits du concurrent n'aurait pas été équivalente à la gamme de produits actuelle d'Airbus.

7.1910 Si les États-Unis admettent que Boeing, en l'absence d'AL/FEM, se serait trouvée face à une certaine concurrence, on peut présumer qu'ils doivent admettre qu'au moins certains avions concurrents auraient été lancés (par Airbus ou une autre entité) pendant la période écoulée depuis qu'Airbus a lancé son premier LCA. La simulation Dorman ne donne pas de base permettant d'évaluer les circonstances de tous lancements concurrents en l'absence d'AL/FEM. Dans la mesure où ses résultats semblent indiquer qu'il n'y aurait pas eu d'entrée, et dans la mesure où elle ne fait pas de distinction entre le type d'entrée qui est modélisé et d'autres formes d'entrée qui auraient autrement pu se produire, nous estimons qu'il n'est pas possible de conclure, sur la base du rapport Dorman seul, qu'en l'absence d'AL/FEM un quelconque modèle particulier d'aéronef d'Airbus n'aurait pas été lancé.

7.1911 Cela ne signifie cependant pas que nous n'estimons pas que le rapport Dorman étaye l'argument des États-Unis concernant l'incidence de l'AL/FEM sur les décisions de lancement d'Airbus. Comme nous l'avons déjà fait observer, le rapport Dorman, selon nous, montre **bien** que l'AL/FEM aura une incidence importante sur la VAN de tout projet particulier et que, quels que soient les paramètres spécifiques utilisés pour modéliser les coûts et les flux de revenus, l'AL/FEM augmentera les bénéfices potentiels et aura pour effet de limiter les pertes potentielles dues à une sous-performance. Il démontre aussi que dans certaines circonstances, la disponibilité d'une AL/FEM

[5582] États-Unis, DCE, paragraphes 564 à 570.
[5583] États-Unis, DCE, paragraphe 572.
[5584] États-Unis, PDONC, paragraphe 151.
[5585] À cet égard, les États-Unis affirment que "même si Airbus avait pénétré un segment particulier du marché des LCA à un autre moment et avec un aéronef différent (sur le plan des capacités techniques, des spécifications et d'autres caractéristiques), l'effet sur la branche de production des LCA des États-Unis aurait été différent". États-Unis, DCE, paragraphe 572.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

fait la différence entre une VAN positive et négative, ou modifie suffisamment le profil de risque d'un projet pour rendre plus probable une décision positive de lancement d'un aéronef particulier.

7.1912 Outre qu'elles s'appuient sur les analyses de rentabilité d'Airbus, que nous examinerons ci-dessous, les Communautés européennes s'appuient aussi, pour contrer ces conclusions, sur une "analyse de rentabilité du Boeing 787" putative qu'elles ont établie sur la base de renseignements publics et **[***]**.[5586] L'analyse des flux de trésorerie établie pour les Communautés européennes aux fins de cet exercice fait apparaître une VAN et un TRI plus élevés que ceux qui, selon les affirmations des Communautés européennes, ont été produits par la simulation Dorman.[5587] Nous n'estimons pas que les résultats d'une analyse de rentabilité *ex post facto* concernant un LCA de Boeing établie sur la base de renseignements publics aux fins du présent différend ont une quelconque pertinence pour notre évaluation de l'effet de subventions AL/FEM sur Airbus. Même en supposant que l'exercice est correct, ce qui n'apparaît pas clairement, nous ne voyons pas en quoi la conclusion selon laquelle la VAN et le TRI résultant de cette analyse de rentabilité du Boeing 787 sont plus élevés que ceux de la simulation Dorman éclaire notre évaluation de l'effet de l'AL/FEM sur Airbus. Ainsi, nous concluons que le rapport Dorman démontre qu'il est probable que l'octroi d'une AL/FEM modifiera le comportement du bénéficiaire face à une décision concernant le lancement d'un LCA en augmentant la probabilité d'une décision positive de procéder au lancement.

Déclarations publiques et décision des CE en matière d'aide publique

7.1913 La seconde catégorie d'éléments de preuve présentés par les États-Unis consiste en une série de déclarations publiques et une décision de la Commission européenne concernant l'aide publique octroyée à Aérospatiale, qui, selon ce que font valoir les États-Unis, démontrent que les subventions dans le présent différend "ont facilité et accéléré l'introduction de tous les grands modèles d'Airbus, ce qui était précisément ce pourquoi les Communautés européennes et les pouvoirs publics liés à Airbus les avaient conçues".[5588] Les Communautés européennes font valoir que ces déclarations sont des propos rapportés auxquels il ne faut pas accorder d'importance, qui tout au plus reflètent l'intention d'Airbus de se ménager une part de marché viable et ne constituent pas des éléments de preuve de l'existence d'effets défavorables actuels.[5589] Nous allons examiner ces éléments de preuve ci-après.

A300

7.1914 Le premier modèle de LCA d'Airbus, l'A300, a été lancé en 1969 et livré pour la première fois à un client en 1974. En 1991, Jean Pierson, à l'époque Directeur général d'Airbus, a évoqué d'une manière générale le rôle du soutien des pouvoirs publics au début des années 1970 dans un discours prononcé à Cranfield University au Royaume-Uni. Ses propos sont cités dans un livre paru en 1998:

> "Revenons un instant à l'année 1970. J'imagine que si je m'étais rendu dans une banque à l'époque et que j'avais dit: "Je viens de mettre en place une équipe de direction dont les membres viennent de divers pays européens. J'ai l'intention de construire un aéronef gros porteur pour concurrencer Boeing. Me prêterez-vous 1 milliard de dollars? Il se peut que vous perdiez la totalité de cette somme. Ou peut-être commencerez-vous à faire des bénéfices dans 20 ans!" Je vous laisse

[5586] CE, DCE, paragraphes 804 à 808.
[5587] International Trade Resources, 787 Business Case, pièce EC-662 (RCES). Nous faisons observer que le rapport Dorman ne calcule pas en fait de TRI pour son programme de lancement hypothétique; l'estimation de 11,92 pour cent citée par les Communautés européennes comme ayant été produite par la simulation Dorman est en réalité une inférence de M. Carballo, ainsi que cela est expliqué dans le rapport Carballo, pièce EC-665 (RCES).
[5588] États-Unis, PCE, paragraphe 829.
[5589] CE, PCE, paragraphes 2318 à 2320, et 2322.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

> imaginer la façon dont j'aurais été reçu. Aucun établissement financier n'aurait pris un tel risque, ou alors les taux d'intérêt auraient été tout simplement prohibitifs. Il appartenait donc au gouvernement de chacun des pays participants à Airbus Industrie de se substituer aux banquiers et d'assumer ces risques."[5590]

A320

7.1915 En mars 1984, Bernard Lathiere, à l'époque Président-Directeur général d'Airbus, annonçant le lancement de l'A320, a dit que l'engagement pris par les gouvernements de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et du Royaume-Uni, à savoir prendre des mesures facilitant les investissements pour ce programme, remplissait "la troisième et dernière condition préalable, la condition financière".[5591] Auparavant, en mars 1983, le Président de British Aerospace, Sir Austin Pearce, faisant des commentaires sur le développement de l'A320 et la participation de British Aerospace à ce projet, a fait observer que les revenus tirés de l'A300 et de l'A310 commençaient seulement d'être perçus et que, dans ces conditions, l'A320 proposé "serait probablement encore repoussé dans le futur".[5592] L'article indique que le gouvernement britannique avait dit à British Aerospace qu'il attendait de la société qu'elle finance ses coûts de développement de l'A320 sur le marché commercial. Il est également indiqué dans l'article que British Aerospace avait dit en 1981 que sans AL/FEM, la société ne serait pas en mesure de participer réellement au programme A320 avant 1987 ou 1988.[5593] Les pouvoirs publics britanniques ont accepté d'accorder un financement à British Aerospace en mars 1985.

A330/A340 et A340-500/600

7.1916 Les États-Unis ont fourni des éléments de preuve semblables concernant le lancement de l'A330/A340 et de l'A340-500/600. Selon les propos tenus par Sir Austin Pearce en mars 1987 au sujet de l'A330/A340, cités en référence, "{f}inancer le projet par l'intermédiaire de banques commerciales n'est pas faisable ... en raison des risques liés au programme".[5594] En outre, les États-Unis relèvent que le gouvernement français a notifié à la Commission européenne l'AL/FEM qu'il entendait fournir à Aérospatiale pour l'A340-500/600, conformément à l'article 93 c) du Traité instituant la CE. Dans la lettre datée du 26 juillet 1999 communiquant sa décision, la Commission européenne a déterminé que l'AL/FEM de la France n'était pas une "aide" au sens du Traité instituant la CE et qu'il n'était pas nécessaire de la notifier. Dans sa décision, la Commission a formulé les conclusions ci-après concernant le rôle de l'AL/FEM proposée:

> "Aérospatiale ne pourrait pas financer seule, ou par le recours à des emprunts bancaires, les coûts liés au développement de l'Airbus A340-500/600. Ainsi, le financement uniquement sur fonds propres (ou par emprunts bancaires) des coûts du développement de l'A340-500/600 fragiliserait considérablement la structure financière de l'entreprise. Le risque en serait d'autant plus inacceptable que les projets aéronautiques s'étendent sur des périodes très longues, et que les investissements consentis pour l'A340-500/600 ne pourront, en cas de succès de ce programme, qu'être remboursés à très long terme.

[5590] Cité dans Matthew Lynn, *Birds of Prey* (1998), pièce US-42, page 150.

[5591] *Airbus-Industrie: A320 Is a Reality*, Business Wire (2 mars 1984), pièce US-15.

[5592] *Costs Push British Towards Joint Efforts*, Aviation Week & Space Technology (30 mai 1983), pièce US-439.

[5593] *Costs Push British Towards Joint Efforts*, Aviation Week & Space Technology (30 mai 1983), pièce US-439.

[5594] *British Aerospace rejects A330/A340 aid proposal*, Aviation Week & Space Technology, 30 mars 1987, pièce US-24.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

...

> À travers Aérospatiale, c'est l'ensemble du programme A340-500/600 qui est rendu possible grâce à la mesure notifiée par les autorités françaises. En effet, étant donné l'organisation industrielle d'*Airbus Industrie* et la configuration du secteur aéronautique européen, ce programme n'est pas envisageable sans la participation d'Aérospatiale. Ainsi, l'avance remboursable par les autorités françaises contribue à promouvoir le programme A340-500/600, qui ne pourrait être mis en œuvre sans ce soutien public."[5595]

On ne nous a pas fourni de copie des communications du gouvernement français à la Commission européenne, mais nous considérons, compte tenu de la lettre énonçant la décision elle-même, que ces conclusions étaient cohérentes par rapport à ces communications.

A380

7.1917 Des éléments de preuve semblables sont présentés par les États-Unis en ce qui concerne l'A380. Répondant à une question posée à la Chambre des communes du Royaume-Uni le 3 mars 2005, Patricia Hewitt, à l'époque Ministre du commerce et de l'industrie, a tenu les propos cités suivants: "{n}ous avons récemment assisté, bien entendu, au lancement de l'A380, qui n'aurait pas été possible sans l'engagement du gouvernement britannique de lancer un programme extrêmement efficace …".[5596] L'octroi d'une AL/FEM dans des circonstances où elle était nécessaire pour lancer un programme de LCA a apparemment constitué la politique appliquée par le Ministère du commerce et de l'industrie du Royaume-Uni ("MCI"). Sur son site Web, en octobre 2006, le MCI a justifié l'octroi d'une AL/FEM dans les termes suivants:

> "La justification fondamentale de l'aide au lancement est de palier la réticence apparente 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 avant retour sur investissement. … Une société sollicitant une aide de ce type doit démontrer: que le projet est techniquement et commercialement viable; que l'investissement des pouvoirs publics est essentiel pour que le projet soit mis en œuvre à l'échelle et selon le calendrier indiqués dans la demande, et que les pouvoirs publics récupéreront leur investissement avec un bénéfice réel."[5597]

7.1918 De même, un rapport du Sénat français examinant le soutien public accordé au secteur des aéronefs civils a conclu qu'Aérospatiale ne pourrait pas obtenir de financement extérieur pour s'acquitter de ses obligations en ce qui concerne l'A380, et que même s'il était possible de recourir à un financement de ce type, "un tel financement extérieur alourdirait beaucoup les charges financières des entreprises et déséquilibrerait leur bilan compte tenu de la faiblesse de leurs fonds propres".[5598]

7.1919 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. Par exemple, les commentaires attribués à Sir Austin Pearce ont

---

[5595] Lettre de Karel Van Miert à Hubert Vedrine, *Avance remboursable à Aérospatiale pour le programme Airbus A340-500/600*, pièce US-3.

[5596] House of Commons Hansard Debates for 3 March 2005, col. 1088, pièce US-436.

[5597] Site Web du MCI, "*Aerospace and Defence Industries Launch Investment*", pièce US-106.

[5598] Mission de contrôle effectuée sur le soutien public à la construction aéronautique civile, rapport du Sénat 1997, page 72, pièce US-18.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

apparemment été formulés alors que British Aerospace s'efforçait de faire campagne auprès des pouvoirs publics britanniques pour obtenir un soutien additionnel.[5599] Dans ces conditions, il se peut très bien qu'il ait été dans l'intérêt de la société de laisser entendre que sa participation au projet A320 prendrait fin sans un engagement complémentaire des pouvoirs publics. Des fonds publics ayant été engagés, il est également possible que les fonctionnaires aient été enclins à qualifier d'essentielle la participation des pouvoirs publics au projet d'Airbus. Cependant, nous notons que la lettre de la Commission européenne faisant part de sa décision nous semble avoir un caractère d'évaluation et de conclusion quasijudiciaires, et non pas constituée de simples déclarations de fonctionnaires, et c'est pourquoi l'évaluation de cette décision ne soulève pas les mêmes préoccupations. En tout état de cause, nous jugeons approprié de tenir compte de ces éléments de preuve, en déterminant par nous-mêmes leur poids et leur valeur probante, en même temps que les autres éléments de preuve dans notre évaluation des allégations des États-Unis.[5600]

7.1920 Les Communautés européennes n'ont pas contesté la véracité des déclarations publiques ni des faits indiqués, et elles ne répondent pas non plus directement aux allégations formulées par les États-Unis sur la base de ces déclarations, dont les États-Unis estiment qu'elles démontrent que l'AL/FEM était nécessaire pour lancer les modèles de LCA d'Airbus en question.[5601] Dans ces conditions, nous concluons que les éléments de preuve mentionnés ci-dessus viennent à l'appui de la position des États-Unis. Bien que nous ne tirions pas de conclusion spécifique quant à l'intention des entités au nom desquelles les déclarations ont été faites, et tout en reconnaissant qu'il peut très bien y avoir diverses motivations en jeu, nous considérons que ces déclarations et la décision de la Commission européenne en matière d'aide publique, prises ensemble, étayent d'une manière générale l'inférence selon laquelle, sans l'octroi de l'AL/FEM, Airbus n'aurait pu lancer aucun de ses modèles existants de LCA, à savoir l'A300, l'A320, l'A330/A340, l'A340-500/600 et l'A380, comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait.

[5599] Pièce US-24.

[5600] Dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II*, le Groupe spécial a établi une conclusion semblable au sujet des déclarations publiques de fonctionnaires du gouvernement australien parues dans la presse, en faisant observer ce qui suit:

> "Un commentateur a déclaré ce qui suit à propos de l'examen par la Cour internationale de justice des éléments de preuve et preuves factuelles:
>
> > "Il est vrai que les informations parues dans la presse, lorsqu'elles sont importantes mais ne sont pas démenties par l'État responsable, ou lorsqu'elles relatent d'autres événements tels que des déclarations officielles faites par des fonctionnaires et organismes compétents dudit État, sont acceptées; {note de bas de page omise} mais lorsqu'elles ne sont pas corroborées ou ne contiennent par ailleurs aucun élément qui soit en lui-même crédible et convaincant, la Cour a tendance à les écarter presque entièrement."
>
> Highet, *Evidence and Proof of Facts*, dans Damrosch, The International Court of Justice at a Crossroads, 1987. De même, nous tenons compte des circonstances dans lesquelles les observations rapportées ont été faites, de la source et du point de savoir si les renseignements sont corroborés ailleurs ou si des éléments de preuve contraires sont présentés, au moment d'apprécier la valeur de ces pièces en tant qu'élément de preuve."

Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, note de bas de page 210.

[5601] Les Communautés européennes font bien valoir que d'autres déclarations de fonctionnaires des CE et de représentants d'Airbus au sujet de l'utilisation des subventions pour "attaquer", "détruire" et "tuer" les aéronefs de Boeing et citées par les États-Unis comme éléments démontrant que l'AL/FEM a été accordée pour permettre à Airbus de développer des modèles de LCA spécifiquement conçus pour s'emparer d'une part de marché au détriment de la branche de production des États-Unis ne sont ni crédibles ni pertinentes. CE, PCE, paragraphe 2317, faisant référence à États-Unis, PCE, paragraphes 836 à 838. Les Communautés européennes considèrent que ces déclarations, même si elles sont exactes, montrent simplement que les représentants de la société avaient l'intention d'obtenir une part de marché viable pour concurrencer Boeing et ne disent rien au sujet des effets défavorables actuels. CE, PCE, paragraphe 2319.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Les analyses de rentabilité

7.1921 Les Communautés européennes font valoir, en se fondant sur les analyses de rentabilité d'Airbus pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200, qu'au moins depuis 1992, l'AL/FEM n'a pas eu d'impact sur la décision de lancer un aéronef particulier.[5602] En particulier, les Communautés européennes font valoir que ces analyses de rentabilité démontrent que les programmes généraient des bénéfices conséquents en l'absence d'AL/FEM, de sorte qu'Airbus aurait pu lancer chacun de ces aéronefs sans AL/FEM. Les Communautés européennes affirment aussi que les analyses de rentabilité démontrent que la simulation Dorman repose sur un ensemble d'hypothèses et de paramètres fondamentalement vicié.[5603] Nous allons examiner les affirmations des Communautés européennes au sujet de ces analyses de rentabilité ci-après.

L'analyse de rentabilité de l'A380

7.1922 L'analyse de rentabilité de l'A380 est datée de décembre 2000.[5604] Elle inclut une analyse de la VAN d'une famille d'aéronefs A380 envisagée, qui comprend un aéronef de base et une version cargo, ainsi qu'une gamme étendue et des versions dérivées de l'aéronef de base. Une VAN est calculée en supposant **[***]**. À l'instar du rapport Dorman, l'analyse de rentabilité de l'A380 formule certaines hypothèses au sujet des dépenses non récurrentes, des dépenses récurrentes, du nombre de livraisons et du prix fixé. On calcule la VAN pour deux scénarios de référence. Dans le premier cas, on part du principe qu'aucune AL/FEM n'est disponible et dans l'autre, qu'une AL/FEM représentant 33 pour cent des coûts de développement est accordée. Dans le scénario où aucune AL/FEM n'est octroyée, l'analyse de rentabilité de l'A380 anticipe une VAN positive en utilisant **[***]**. Cependant, la VAN utilisant le **[***]** dans le scénario où aucune AL/FEM n'est accordée est inférieure à un tiers de la VAN calculée en utilisant le **[***]**, ce qui donne à penser que le choix du **[***]** entraînerait une différence significative au plan de la VAN du projet.[5605] Comme la simulation Dorman, l'analyse de rentabilité de l'A380 indique que la VAN du projet augmentera avec l'AL/FEM, par rapport à la situation sans AL/FEM. En fonction de celui des **[***]** qui est utilisé, la différence au plan de la VAN est d'environ **[***]** et **[***]**.[5606]

7.1923 L'analyse de rentabilité de l'A380 contient aussi cinq évaluations de sensibilité différentes concernant les résultats obtenus dans le cas de référence, dont l'une est le scénario de l'"hypothèse réaliste la plus pessimiste". Dans ce scénario, la VAN du projet est déterminée **[***]**.[5607] Les résultats montrent que **[***]**. Lorsqu'on utilise le **[***]**, la VAN baisse d'environ **[***]**; lorsqu'on utilise le **[***]**, la VAN baisse d'environ **[***]**. Les deux résultats, dans le document, sont réputés être **[***]**.[5608] Le test de sensibilité dans l'analyse de rentabilité de l'A380 part du principe qu'Airbus reçoit une AL/FEM. Ainsi, la validité de l'hypothèse réaliste la plus pessimiste n'est pas vérifiée au regard d'un scénario de référence dans lequel Airbus ne reçoit pas d'AL/FEM. À notre avis, ce qu'on peut en inférer, c'est qu'Airbus n'a pas envisagé ou prévu la possibilité de lancer l'A380 en l'absence d'AL/FEM.

[5602] En outre, les Communautés européennes nous ont fourni l'analyse de rentabilité pour l'A320, pièce EC-82 (RCES) et l'analyse de rentabilité pour l'A330/A340, pièce EC-775. Cependant, elles ne font pas valoir que ces documents prouvent que ces aéronefs auraient été lancés sans AL/FEM. Les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve de ce type relativement à l'A300 ou l'A310 et ne font pas valoir que ces modèles de LCA auraient été lancés sans AL/FEM.

[5603] CE, DCE, paragraphes 799 à 809.

[5604] Pièce EC-362 (RCES).

[5605] Nous notons que les deux **[***]** que le taux d'actualisation de 10 pour cent utilisé dans le rapport Dorman.

[5606] Analyse de rentabilité de l'A380, page 29, pièce EC-362 (RCES).

[5607] Analyse de rentabilité de l'A380, page 36, pièce EC-362 (RCES).

[5608] Analyse de rentabilité de l'A380, page 36, pièce EC-362 (RCES).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1924 Les Communautés européennes ont présenté une analyse de sensibilité *a posteriori* qui, sur la base des renseignements figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A380, applique l'hypothèse réaliste la plus pessimiste, à savoir que l'AL/FEM n'est pas accordée. Les résultats de cette analyse, figurant dans la déclaration Carballo[5609], indiquent que, bien que la VAN **[***]**, il y aurait **[***]** dans la VAN du projet en l'absence d'AL/FEM dans l'hypothèse réaliste la plus pessimiste. Cependant, tandis que l'analyse de rentabilité de l'A380 calculait la VAN de référence à **[***]**, la déclaration Carballo considère simplement l'impact de l'absence d'AL/FEM dans l'hypothèse réaliste la plus pessimiste en utilisant le **[***]**.

7.1925 Le fait que la déclaration Carballo ne contenait pas la même analyse de sensibilité avec le **[***]** utilisé dans l'analyse de rentabilité de l'A380 initiale signifie que nous ne savons pas si l'utilisation du **[***]** aurait entraîné une VAN négative dans l'hypothèse réaliste la plus pessimiste. En général, pour les projets faisant intervenir un modèle dans lequel les coûts (décaissements) sont assumés à un stade précoce et les bénéfices (encaissements) ultérieurement (comme le projet A380), le **[***]** se traduit par une diminution de la VAN. À cet égard, nous rappelons que la VAN calculée pour le projet A380 dans l'analyse de rentabilité de référence d'Airbus en utilisant le **[***]** et en supposant qu'aucune AL/FEM n'était accordée était de **[***]** de la VAN calculée en utilisant le **[***]**. Autrement dit, dans un scénario sans AL/FEM dans l'analyse de rentabilité de référence, un **[***]** avait une incidence importante sur la VAN du projet. Nous n'avons aucune raison de croire que ce ne serait pas aussi le cas pour la VAN qui résulterait d'un test de sensibilité dans l'hypothèse réaliste la plus pessimiste sans AL/FEM en utilisant le **[***]**.

7.1926 Enfin, comme nous le mentionnons dans un autre contexte ailleurs dans le présent rapport, un facteur important à prendre en considération est la crédibilité de l'analyse de rentabilité elle-même.[5610] L'analyse de rentabilité peut servir de base à Airbus pour décider si le lancement d'un nouveau programme de LCA est un investissement valable, mais elle constitue aussi au moins un des éléments sur la base desquels les pouvoirs publics prêteurs décident d'accorder leur soutien à un programme et de la manière dont ce soutien sera structuré. Parce que les remboursements de l'AL/FEM se font par prélèvements progressifs et sont subordonnés au succès, Airbus a une incitation économique à se montrer optimiste dans ses prévisions concernant, entre autres, le nombre d'aéronefs susceptibles d'être vendus et le rythme de ses ventes, lorsqu'elle élabore une analyse de rentabilité à l'appui d'un programme pour lequel une AL/FEM est sollicitée.[5611] Plus nombreuses sont les ventes sur lesquelles le principal doit être remboursé et des redevances doivent être versées, et moins il est probable qu'Airbus devra effectuer ces versements si les estimations du plan d'affaires s'avèrent optimistes. Les Communautés européennes font valoir que l'analyse de rentabilité d'Airbus est le produit d'"une analyse interne exhaustive des perspectives techniques et commerciales du programme" et "s'appuie sur un grand nombre d'hypothèses et de méthodologies prudentes".[5612] En outre, les Communautés européennes font observer que les prévisions de livraisons des analyses de rentabilité d'Airbus ont été, par définition, "réalistes et lucides".[5613] Cependant, elles ne donnent pas à entendre que ces prévisions de livraisons des analyses de rentabilité sont infaillibles. De fait, les Communautés européennes reconnaissent que les prévisions sont, de par leur nature même, "des jugements éclairés sur la manière dont des événements qui ne se sont pas encore produits se dérouleront à l'avenir", et qu'elles ne sont

[5609] Déclaration Carballo, pièce EC-665 (RCES).
[5610] *Voir* les paragraphes 7.412 à 7.414.
[5611] Nous reconnaissons que l'AL/FEM pour l'A380 représentait 33 pour cent seulement des coûts de développement du projet et que l'analyse de rentabilité de l'A380 (en partie ou intégralement) a peut-être aussi été utilisée par Airbus pour attirer d'autres investisseurs. Cependant, compte tenu de l'ampleur du projet, les coûts de développement couverts par l'AL/FEM, approchant **[***]**, étaient importants. En outre, il nous semble clair que l'obtention d'une AL/FEM de la part des quatre gouvernements avait un impact positif sur la capacité d'Airbus de financer le reste du gros montant d'investissement nécessaire pour le programme A380.
[5612] CE, PCE, paragraphe 466.
[5613] CE, PCE, paragraphes 465 et 467.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

donc pas toujours fiables.[5614] Les Communautés européennes soutiennent que les prévisions de livraisons des analyses de rentabilité ont été "souvent réalisées, et de fait dépassées"[5615], mais l'expérience à ce jour laisse penser que cela n'est peut-être pas le cas en ce qui concerne l'A380.[5616]

7.1927 Un élément capital de la crédibilité de l'analyse de rentabilité est le caractère raisonnable des prévisions de demande sur lesquelles sont fondées les projections de ventes et de livraisons. Le 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.[5617] Comme le font observer les États-Unis, "le risque principal de non-remboursement de {l'AL/FEM} n'est pas un risque lié au développement ou à la fabrication; c'est un risque lié aux ventes".[5618] Nous ne sommes pas en mesure de juger actuellement si les estimations de ventes dans l'analyse de rentabilité de l'A380 étaient en fait raisonnables, mais nous relevons que l'analyse de rentabilité de l'A380 reflète la prise en compte d'un éventail assez limité de possibilités de ne pas atteindre les objectifs de vente, au vu en particulier de l'incertitude des prévisions de demande concernant cet aéronef.[5619] De plus, il apparaît que l'hypothèse réaliste la plus pessimiste n'est pas la plus pessimiste au regard de tous les paramètres examinés dans le test de sensibilité.[5620] Il se peut malgré tout que l'A380 atteigne les niveaux de vente prévus dans l'analyse de rentabilité. Cependant, les retards effectifs dans l'orchestration de la production et le fait que les ventes et livraisons sont relativement limitées à ce jour indiquent clairement qu'un tel succès, s'il se produit, prendra probablement beaucoup plus de temps que ce qui était initialement prévu, retardant ainsi le moment où le programme atteindra son seuil de rentabilité.[5621] Les problèmes de production de l'A380 et les retards qui en ont résulté dans le programme ont été lourds de conséquences financières, EADS annonçant une importante baisse du bénéfice d'Airbus avant le paiement des intérêts et des taxes à hauteur de 2,5 milliards d'euros en 2006.[5622] Ainsi, il n'est pas du tout évident que l'hypothèse réaliste la plus pessimiste ait effectivement rendu compte de ce qui pouvait raisonnablement être envisagé comme hypothèse la plus pessimiste au moment où l'analyse de rentabilité a été élaborée. Ces éléments éclairent notre examen de l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'analyse de rentabilité de l'A380 démontre qu'Airbus aurait procédé au lancement même en l'absence d'AL/FEM.

L'analyse de rentabilité de l'A340-500/600

7.1928 L'analyse de rentabilité de l'A340-500/600 est datée d'octobre 1997.[5623] Elle compare l'effet du lancement de l'A340-500/600 (un aéronef dérivé) sur l'économie de **[***]**. D'après les résultats de

[5614] CE, PCE, paragraphe 467.

[5615] CE, PCE, paragraphe 467. Les Communautés européennes notent à cet égard qu'au 31 décembre 2006, Airbus avait vendu environ 3 000 aéronefs A320, bien plus que les projections de l'analyse de rentabilité initiale, qui ne font pas partie des éléments de preuve dont nous sommes saisis. CE, PCE, paragraphe 331. Elles ne font aucune déclaration semblable au sujet de l'un quelconque des autres programmes de LCA.

[5616] Les difficultés qu'a connues Airbus avec l'A380, qui ont entraîné des retards substantiels dans la production et suscité les préoccupations des clients, sont généralement bien connues et ont eu un effet important sur sa société mère, EADS. EADS, *EADS 2006 Results Dominated by Airbus Loss*, 9 mars 2007, pièce US-463.

[5617] États-Unis, PCE, 262, 263.

[5618] États-Unis, DDONC, paragraphe 57.

[5619] Pièce EC-362 (RCES), pages 33 et 36. Les prévisions de demande figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A380 couvrent la demande de LCA de plus de 400 sièges, une catégorie qui inclut non seulement l'A380, mais aussi l'A340-600 et les Boeing 747 et 777-300. Ainsi, il n'est pas clair du tout que l'analyse de rentabilité de l'A380 soit fondée sur une prévision "réaliste et lucide" de livraisons pour l'A380 en soi, qui est un aéronef de plus de 500 sièges.

[5620] Pièce EC-362 (RCES); comparer les informations figurant aux pages 34 et 36.

[5621] Pièce EC-362 (RCES), page 6.

[5622] EADS, *EADS 2006 Results Dominated by Airbus Loss*, 9 mars 2007, pièce US-463, page 8.

[5623] Pièce EC-958 (RCES).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

l'analyse, le TRI et la VAN du programme global A330/A340 **[***]** s'il était décidé de procéder au lancement. L'analyse de rentabilité comprend une analyse **[***]** en ce qui concerne à la fois le programme global et l'effet cumulatif du lancement de l'A340-500/600 en supposant **[***]**. Les résultats modélisés prévoient une contribution **[***]** au programme global et une VAN cumulative **[***]** au cas où **[***]**.[5624]

7.1929 On voit mal si l'analyse de rentabilité de l'A340-500/600, telle qu'elle se présente, prend en considération l'octroi d'une AL/FEM. Les Communautés européennes affirment que ce n'est pas le cas, mais ne fournissent aucun élément de preuve à l'appui.[5625] Elles affirment aussi que, à supposer pour les besoins de l'argumentation que l'analyse de rentabilité ait bien pris en compte l'effet de l'AL/FEM, le TRI **[***]**, par rapport au taux d'actualisation, indique que le projet serait commercialement viable en l'absence d'AL/FEM. Leurs arguments à cet égard reposent sur une comparaison du TRI dans l'analyse de rentabilité de l'A380 **[***]**.[5626]

L'analyse de rentabilité de l'A330-200

7.1930 L'analyse de rentabilité de l'A330-200[5627] envisage la mise en service de deux aéronefs dérivés de l'A340-300B, désignés dans le document par **[***]**. Comme pour l'analyse de rentabilité de l'A340-500/600, le document considère que les **[***]** sont ajoutés à la gamme d'Airbus. D'après les résultats, le TRI et la VAN du programme global A330/A340 **[***]** si la décision de procéder au lancement était prise. Le test de sensibilité prévoit que la VAN du programme global **[***]** et constituera une amélioration par rapport au **[***]**.[5628] Les Communautés européennes affirment que **[***]** supposait un TRI cumulatif pour le projet A330-200 **[***]** le TRI prévu des programmes A380 et A340-500/600. En appliquant la même logique que pour l'A340-500/600, les Communautés européennes concluent que le TRI **[***]** démontre que l'AL/FEM n'avait joué aucun rôle concernant le lancement de l'A330-200.

7.1931 Selon les Communautés européennes, le fait que l'octroi d'une AL/FEM n'a eu aucun impact sur le lancement de l'A330-200 est encore démontré par le fait que seule Aérospatiale a reçu une AL/FEM s'élevant à seulement 49,9 millions d'euros. Les Communautés européennes affirment que ce montant aurait pu être financé d'autres manières, y compris par des fournisseurs partageant les risques.[5629]

[5624] Mais voir États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 262 du Groupe spécial (Appendice RCES), paragraphes 10 à 12.

[5625] CE, DCE, paragraphe 785.

[5626] CE, DCE, paragraphe 816. Dans l'analyse de rentabilité de l'A380, le TRI **[***]** en l'absence d'AL/FEM, mais demeurait **[***]** le taux d'actualisation. Les Communautés européennes font valoir que si le TRI dans l'analyse de rentabilité de l'A340-500/600 est réduit du même montant, il en résultera un TRI hypothétique pour l'A340-500/600 qui est commercialement viable; c'est-à-dire un TRI supérieur au taux d'actualisation. Les Communautés européennes font valoir que si l'on appliquait une réduction semblable au TRI pour l'A340-500/600, on exagérerait en fait l'impact de l'AL/FEM, car tandis que le **[***]**, seules la France et l'Espagne ont octroyé une AL/FEM pour l'A340-500/600. CE, DCE, paragraphe 787. Sur la même base, les Communautés européennes font aussi valoir que si le test de sensibilité effectué dans la déclaration Carballo était appliqué à l'A340-500/600 "on peut raisonnablement supposer qu'on obtiendrait des résultats semblables". CE, DCE, paragraphe 788.

[5627] Pièce EC-956 (RCES).

[5628] Mais voir États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 262 du Groupe spécial (Appendice RCES), paragraphes 7 à 9.

[5629] CE, DCE, paragraphe 793.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Conclusions concernant l'impact de l'AL/FEM sur le lancement des LCA d'Airbus

7.1932 Les Communautés européennes font valoir que les analyses de rentabilité de l'A380, l'A340-500-600 et l'A330-200 démontrent incontestablement que l'AL/FEM n'a pas eu d'incidence sur le lancement de ces modèles d'aéronefs et que, par conséquent, la théorie du lien de causalité avancée par les États-Unis au sujet de ces trois modèles "est effectivement sans fondement".[5630] Les Communautés européennes ne présentent aucun élément de preuve ou argument équivalent au sujet des modèles antérieurs de LCA d'Airbus (c'est-à-dire les familles de modèles A300, A310, A320 et A330/A340). Les Communautés européennes n'ont présenté aucun document interne ou autre élément de preuve donnant à penser qu'Airbus aurait poursuivi la mise en œuvre des projets antérieurs à 1992 en l'absence de soutien des pouvoirs publics sous forme d'AL/FEM. Elles ont simplement suggéré que les États-Unis n'ont pas fait suffisamment pour démontrer le lien entre l'AL/FEM et le lancement des aéronefs Airbus.[5631] Cependant, à notre avis, les États-Unis se sont acquittés de la charge de la preuve qui leur incombait à cet égard.

7.1933 L'A300 était le premier modèle de LCA d'Airbus, lancé en 1969 avec près de 100 pour cent de ses coûts de développement financés au moyen d'une AL/FEM à taux d'intérêt nul.[5632] Nous rappelons que l'accord intergouvernemental de 1969 énonce l'intention des gouvernements de la France et de l'Allemagne de coopérer dans le domaine de l'aéronautique et en particulier de soutenir le développement d'un seul LCA par les constructeurs nationaux, et qu'il prévoyait spécifiquement que ces gouvernements accorderaient un financement pour le développement de ce LCA, l'A300.[5633] Avant l'Accord de 1969, les sociétés qui feraient finalement partie du GIE Airbus Industrie, qui, nous le rappelons, a été constitué en 1971, n'avaient encore jamais collaboré ensemble à une initiative d'une telle ampleur ou aussi ambitieuse. Les deux parties ont reconnu les complexités et les risques que comportait le lancement d'un tel projet. De fait, comme nous l'avons déjà fait observer, les parties ont qualifié le développement de LCA d'initiative exigeant "d'énormes investissements préalables"[5634] et l'engagement de "ressources considérables"[5635] face à un environnement commercial qui est déterminé par des facteurs "qui sont par définition imprévisibles".[5636] À notre avis, parmi tous ces projets de LCA, c'est la première incursion d'Airbus dans la construction de LCA qui comportait le degré de risque le plus élevé. Il apparaît que ce niveau d'incertitude est clairement reflété dans les propos attribués au Directeur général d'Airbus, Jean Pierson:

> "Revenons un instant à l'année 1970. J'imagine que si je m'étais rendu dans une banque à l'époque et que j'avais dit: "Je viens de mettre en place une équipe de direction dont les membres viennent de divers pays européens. J'ai l'intention de construire un aéronef gros porteur pour concurrencer Boeing. Me prêterez-vous 1 milliard de dollars? Il se peut que vous perdiez la totalité de cette somme. Ou peut-être commencerez-vous à faire des bénéfices dans 20 ans!" Je vous laisse imaginer la façon dont j'aurais été reçu. Aucun établissement financier n'aurait pris un tel risque, ou alors les taux d'intérêt auraient été tout simplement prohibitifs. Il

[5630] CE, DCE, paragraphe 795.
[5631] CE, DCE, paragraphes 758, 837 à 839, 854 à 857.
[5632] *Voir* la note de bas de page 2431 ci-dessus.
[5633] *Voir* le paragraphe 7.534 ci-dessus. L'Accord de 1969 a été étendu aux gouvernements des Pays-Bas et de l'Espagne en 1970 et 1971, respectivement. *Voir* le paragraphe 7.537 ci-dessus. *Voir* les pièces US-16, EC-992 (RCC).
[5634] États-Unis, PCE, paragraphe 112.
[5635] CE, PCE, paragraphe 31.
[5636] CE, PCE, paragraphe 30.

> appartenait donc au gouvernement de chacun des pays participants à Airbus Industrie de se substituer aux banquiers et d'assumer ces risques."[5637]

7.1934 À notre avis, les États-Unis ont démontré que l'AL/FEM fonctionnait comme un dispositif de transfert des risques qui modifie considérablement l'économie d'une décision de lancer un programme de LCA donné. C'est ce que démontre bien, selon nous, le rapport Dorman qui, à cet égard, est étayé par le test de sensibilité inclus dans l'analyse de rentabilité de l'A380. Selon ces deux éléments de preuve, l'octroi d'une AL/FEM améliore les résultats prévus du programme d'aéronefs en question, ce qui indique qu'une décision de lancer le programme est plus probable qu'en l'absence d'un tel financement. Comme nous l'avons relevé plus haut, nous ne pensons pas que le rapport Dorman prouve que pour tel ou tel modèle d'Airbus particulier, la VAN n'aurait pas été positive en l'absence d'AL/FEM. Cependant, ce qu'il démontre, c'est la manière dont l'AL/FEM, en transférant les risques aux pouvoirs publics prêteurs, réduit les risques pour le constructeur et améliore la rentabilité potentielle de tel ou tel programme d'aéronefs donné, ce qui rend plus probable une décision de procéder au lancement du programme de LCA. Ce double impact de la réduction des risques et de l'accroissement des bénéfices aurait été particulièrement prononcé pour l'A300, étant donné que l'AL/FEM couvrait près de 100 pour cent de ses coûts de développement à un taux d'intérêt nul, alors que le taux d'intérêt qui aurait été offert par un prêteur sur le marché pour un prêt comparable se serait situé, au minimum, dans une fourchette de 15,18 pour cent à 16,60 pour cent.[5638] À notre avis, s'il avait fallu emprunter les fonds nécessaires pour le lancement de l'A300 à ces taux d'intérêt, cela aurait fortement dissuadé de mettre en œuvre le programme. Quelles que soient ses limites s'agissant de déterminer si un aéronef particulier aurait été lancé sans AL/FEM, le rapport Dorman illustre d'une manière convaincante la manière dont l'AL/FEM transfère les risques et améliore la VAN de n'importe quel projet d'aéronef particulier. Compte tenu des propos cités plus haut et de notre compréhension de l'historique et des risques liés au développement des LCA en général, et de l'A300 en particulier, nous considérons que les États-Unis ont démontré que l'AL/FEM était nécessaire pour qu'Airbus puisse lancer l'A300 tel qu'il était initialement conçu et au moment où elle l'a fait. Nous parvenons à la même conclusion en ce qui concerne les modèles restants de LCA d'Airbus, comme nous allons l'expliquer ci-après.

7.1935 L'AL/FEM a été utilisée pour financer entre 90 pour cent et 100 pour cent des coûts de développement de l'A310, qui a été lancé en 1978.[5639] Les États-Unis n'ont pas présenté d'éléments de preuve de déclarations directes de représentants d'Airbus ou des pouvoirs publics donnant à penser que l'AL/FEM accordée pour l'A310 était nécessaire pour son développement. Cependant, ils ont fait valoir que le développement d'un modèle de LCA d'Airbus permettait le développement d'installations et de technologies de production qui sont utilisées pour tous les autres modèles de LCA.[5640] Selon les États-Unis, Airbus a reconnu cette relation entre ses modèles de LCA:

> ""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

[5637] Cité dans Matthew Lynn, *Birds of Prey*, page 150 (1998), pièce US-42.
[5638] *Voir* le paragraphe 7.488 ci-dessus.
[5639] *Voir* la note de bas de page 2431 ci-dessus.
[5640] États-Unis, PCE, paragraphe 722.

> technologie utilisée pour l'A320/A330/A340 sera utilisée pour créer un A300 et/ou un A310 amélioré dans les années 1990.""[5641]
>
> ""Mais l'A350 va être le jumeau de l'A380 de sorte qu'il s'agit d'une technologie que vous pouvez déjà toucher du doigt. C'est tangible parce que l'A380 vole.""[5642]

7.1936 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.[5643] 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. Au vu des éléments de preuve dont nous sommes saisis, nous sommes convaincus que l'A310 a bénéficié du développement antérieur réussi de l'A300. Dans cette mesure, 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 fait guère de doute pour nous qu'elle n'aurait pas pu lancer l'A310 tel qu'il avait été initialement conçu en 1978. Même si Airbus avait lancé avec succès le même A300 en 1969 sans AL/FEM, en ayant recours à un financement aux conditions du marché à cette fin, nous estimons que les coûts de ce financement auraient rendu extrêmement difficile, voire impossible, le lancement ultérieur par Airbus de l'A310 en 1978, sans AL/FEM.[5644] Nous rappelons que l'AL/FEM a été accordée pour près de 100 pour cent des coûts de développement de l'A300 à un taux d'intérêt nul, tandis que nous avons constaté que le taux d'intérêt qui aurait été offert par un prêteur aux conditions du marché pour un prêt comparable se serait situé, au minimum, dans la fourchette de 15,18 pour cent à 16,60 pour cent.[5645] De même, l'AL/FEM pour l'A310 couvrait entre 90 pour cent et 100 pour cent de ses coûts de développement et elle a également été assortie d'un taux d'intérêt nul, contre, selon ce que nous avons constaté, un taux situé au minimum entre 13,99 pour cent et 18,88 pour cent qui aurait été exigé par un prêteur aux conditions du marché pour un financement comparable.[5646] La simulation Dorman démontre que l'AL/FEM rendra plus probable le lancement d'un projet de LCA. Dans le contexte particulier du lancement de l'A310, la simulation Dorman apporte un appui convaincant à notre conclusion selon laquelle si Airbus n'avait pas obtenu d'AL/FEM pour l'A310, elle n'aurait pas pu le lancer tel qu'il était initialement conçu et à l'époque où elle l'a fait.

7.1937 L'A320 était le modèle de LCA suivant lancé par Airbus, en 1984. Il a aussi été financé par l'AL/FEM, couvrant jusqu'à 90 pour cent de ses coûts de développement.[5647] Les États-Unis ont

---

[5641] Jeffrey Lenorovitz, *Airbus Industrie Launching Production for New A330/A340 Simultaneously*, Aviation Week & Space Technology, 24 février 1986, pièce US-391.

[5642] Jason Neely, *Airbus Top Challenge Is Keeping up with Demand*, Reuters, 22 novembre 2005, (citant le Directeur général d'Airbus Gustav Humbert), pièce US-392.

[5643] Neven & Seabright, pièce US-382. *Voir aussi* l'analyse de rentabilité de l'A-380, pièce EC-362 (RCES), page 36.

[5644] Nous notons, à cet égard, que si l'A300 a été lancé en 1969, il a été livré pour la première fois à un client en 1974. Ainsi, les livraisons à la clientèle commençaient seulement à produire des flux de revenus à l'époque où la décision de lancer l'A310 était envisagée, et les remboursements de l'AL/FEM étaient tout au plus limités.

[5645] *Voir* le paragraphe 7.488 ci-dessus.

[5646] *Voir* le paragraphe 7.488 ci-dessus.

[5647] Dans le budget fédéral allemand pour 1990, l'aide au développement ordinaire pour Airbus a été plafonnée à 90 pour cent. *Voir* Budget Plan 09 (Ministry of Economics), Part 02, Chapter 09, comments to line item 892 91-634, pièce US-17X. Pour la France (75 pour cent): Collin (Yvon), Rapport d'information n° 367 (96/97), Mission de contrôle effectuée sur le soutien public à la construction aéronautique (ci-après "rapport du Sénat 1997"), pages 63 et 67, pièce US-18. Pour l'Espagne (70 pour cent): Boletín Oficial de las Cortes

présenté deux déclarations faites par des représentants d'Airbus et de British Aerospace qui étayent la conclusion selon laquelle l'AL/FEM était en fait nécessaire au lancement de l'A320. Il se peut que les propos de Sir Austin Pearce aient été axés sur le rôle de l'AL/FEM pour permettre à British Aerospace de participer au projet, mais nous ne pensons pas qu'il s'agisse d'une faiblesse dans l'argumentation des États-Unis. Rien dans les éléments de preuve dont nous sommes saisis ne donne à penser – et les Communautés européennes ne font pas valoir – que si British Aerospace (ou n'importe quelle autre société Airbus) ne pouvait pas participer au projet sauf à ce qu'une AL/FEM soit accordée, le projet aurait néanmoins continué sans sa participation.[5648] Compte tenu de la nature de l'entreprise Airbus à compter des premiers accords intergouvernementaux, il nous semble clair que la participation de toutes les quatre entreprises nationales était et est demeurée un élément important de chaque lancement de LCA d'Airbus.[5649]

7.1938 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 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] À cet égard, nous rappelons que l'avantage sous forme de taux d'intérêt lié à l'AL/FEM accordée pour l'A320 se situait, au minimum, dans une fourchette allant de **[***]** à **[***]**.[5651] Compte tenu à la fois des éléments de preuve et considérations qui précèdent et des résultats de la simulation Dorman[5652], nous

---

Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1992, Serie A, Núm. 34, page 122 (13 janvier 1997), pièce US-19.

[5648] De fait, il existe des éléments de preuve du contraire. "À travers Aérospatiale, c'est l'ensemble du programme A340-500/600 qui est rendu possible grâce à la mesure notifiée par les autorités françaises: en effet, étant données l'organisation industrielle d'*Airbus Industrie* et la configuration du secteur aéronautique européen, ce programme n'est pas envisageable sans la participation d'Aérospatiale." Lettre de Karel Van Miert à Hubert Vedrine, avance remboursable à Aérospatiale pour le programme Airbus A340-500/600, pièce US-3.

[5649] Le développement et la production des LCA d'Airbus étaient répartis entre les sociétés nationales participant au consortium Airbus. Ainsi, en 1999, la société française, Aérospatiale, était responsable des systèmes de commandes de vol, des postes de pilotage, de l'intégration des groupes motopropulseurs, des essais au sol et en vol, des profilés complexes, des sous-ensembles équipés et des publications techniques. La société allemande, DASA, produisait les principaux tronçons de fuselage contenant des équipements hydrauliques, les systèmes de commandes de vol secondaires, les ensembles d'ailes et l'aménagement commercial, et équipait les ailes fournies par BAE Systems. DASA effectuait aussi l'assemblage final de l'A321 et de l'A319, et une partie de l'aménagement et de l'adaptation aux besoins du client des cabines de l'A300/A310 et de la famille A320. Les sociétés britannique et espagnole, BAE Systems et CASA, étaient chargées d'autres domaines distincts. *Voir* le Mémorandum relatif à l'émission Aérospatiale-Matra, 25 mai 1999, pages 90 et 91, pièce EC-053. Il ressort clairement des éléments de preuve dont nous sommes saisis que cette répartition du travail s'est perpétuée avec les modèles ultérieurs de LCA d'Airbus.

[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.

[5651] *Voir* le paragraphe 7.488 ci-dessus.

[5652] Voir aussi États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 262 du Groupe spécial (Appendice RCES), paragraphe 3.

concluons que les États-Unis ont démontré qu'Airbus avait besoin de l'AL/FEM accordée pour l'A320 pour lancer l'A320 au moment où elle l'a fait et tel qu'il avait été initialement conçu.

7.1939 De même, sur la base d'un ensemble de considérations semblables, nous constatons que les États-Unis ont aussi établi qu'Airbus avait besoin de l'AL/FEM pour lancer l'A330/A340 en 1987, l'AL/FEM couvrant entre 60 et 90 pour cent de ses coûts de développement.[5653] Tout d'abord, nous notons la déclaration faite par un représentant de British Aerospace indiquant qu'un financement aux conditions du marché pour le projet A330/A340 n'était pas une option réaliste à l'époque. Comme nous l'avons déjà fait observer, la participation de toutes les quatre sociétés Airbus nationales était et demeure un élément important de chaque lancement de LCA d'Airbus. Ainsi, sans la participation de British Aerospace au projet A330/A340, il semble très improbable qu'Airbus ait procédé à ce lancement en 1987. 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. À cet égard, nous rappelons que l'avantage sous forme de taux d'intérêt lié à l'AL/FEM accordée pour l'A330/A340 se situait dans une fourchette allant, au minimum, de **[***]** à **[***]**.[5655] Compte tenu à la fois de ces éléments et des résultats de la simulation Dorman[5656], nous concluons que les États-Unis ont démontré qu'Airbus avait besoin de l'AL/FEM accordée pour l'A330/A340 pour lancer ce projet au moment où elle l'a fait et tel qu'il avait été initialement conçu.

7.1940 Nous allons maintenant examiner l'impact de l'AL/FEM sur le lancement de l'A330-200 et de l'A340-500/600. L'analyse de rentabilité pour l'A330-200 indique que les coûts de développement prévus pour ce modèle étaient comparativement faibles. Les dépenses non récurrentes prévues constituent une petite fraction des dépenses non récurrentes "habituelles" pour les gros porteurs utilisées dans la simulation Dorman. Par ailleurs, comme le relèvent les Communautés européennes, seule Aérospatiale s'est vu accorder une AL/FEM, s'élevant à 49,9 millions d'euros. Compte tenu de ce montant relativement faible, il semble moins improbable qu'Aérospatiale n'ait pas pu financer d'une manière ou d'une autre ce montant pour ce LCA. De plus, étant donné que l'aéronef en cause était un dérivé d'un aéronef existant, le risque lié à son succès ou son échec potentiel était plus faible pour les opérations globales d'Airbus. À la lumière de ces considérations, il semble plus probable que l'A330-200 ait pu être lancé même en l'absence d'AL/FEM spécifique accordée pour ce programme par rapport aux autres programmes que nous avons examinés. Cependant, comme 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,

---

[5653] BT-Drs. 12/1080, page 46, pièce US-26; rapport du Sénat 1997, pages 63, 68, pièce US-18; Boletin Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Contestaciones del Gobierno, Serie D, Núm. 547 (5 juin 2003), page 153, pièce US-27.

[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.

[5655] *Voir* le paragraphe 7.488 ci-dessus.

[5656] Voir aussi États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 262 du Groupe spécial (Appendice RCES), paragraphes 4 à 6.

[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

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.[5658] 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.

7.1941 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. L'A340-500/600 a été dérivé de l'A340, dont le lancement, comme nous l'avons constaté plus haut, dépendait de l'octroi d'une AL/FEM. Dans ces circonstances, nous considérons que l'AL/FEM était aussi essentielle au développement de l'A340-500/600.

7.1942 Même si on les examine un par un, les éléments de preuve donnent à penser que l'A340-500 et l'A340-600 dépendaient de l'octroi d'une AL/FEM. Comme on l'a fait observer plus haut, la Commission européenne a constaté, en réponse à une notification d'aide publique faite par le gouvernement français au sujet des mesures relatives à l'A340-500/600: "Aérospatiale ne pourrait pas financer seule, ou par le recours à des emprunts bancaires, ses coûts liés au développement de l'Airbus A340-500/600."[5659] Ces propos laissent entendre que, même en partant de l'hypothèse d'une analyse de rentabilité prévoyant **[***]**, Aérospatiale, au minimum, n'aurait pas pu participer au programme en l'absence d'AL/FEM. Comme nous l'avons relevé plus haut, rien n'indique que l'un quelconque des lancements d'aéronefs aurait eu lieu sans la participation de toutes les sociétés Airbus et, donc la participation d'Aérospatiale était nécessaire à la mise en œuvre du projet.[5660] À cet égard, nous ne pensons pas que le fait que le gouvernement du Royaume-Uni n'a pas accordé d'AL/FEM à British Aerospace, ou que British Aerospace a pu obtenir un financement extérieur pour développer ce modèle de LCA, suffise pour justifier la position des Communautés européennes selon laquelle l'A340-500 et l'A340-600 auraient été lancés même en l'absence d'AL/FEM. Si le fait que British Aerospace a pu obtenir un financement extérieur donne à penser que les entités qui ont accordé le financement avaient confiance dans le projet, on peut supposer que cette décision dépendait de l'évaluation globale qu'ont faite ces entités de la position financière de British Aerospace, de même que les conditions de l'accord de financement. Nous ne pensons pas qu'il en serait allé de même pour Aérospatiale. Les Communautés européennes elles-mêmes disent que le lancement de l'A320, de l'A330 et de l'A340, même avec une AL/FEM, avait laissé Aérospatiale dans une position où "{l}e flux de trésorerie généré en interne ne suffisait pas" pour financer ses investissements, étant donné qu'"un ratio prudent dette/fonds propres limitait le montant d'endettement nouveau qui pouvait être supporté".[5661] **[***]**.[5662] Le fait de financer même juste une portion de ses lancements de LCA sans

---

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 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.

[5658] *Voir* le paragraphe 7.1939 ci-dessus.

[5659] Lettre de Karel Van Miert à Hubert Vedrine, *Avance remboursable à Aérospatiale pour le programme Airbus A340-500/600*, pièce US-3.

[5660] *Voir* le paragraphe 7.1939 ci-dessus.

[5661] CE, PCE, paragraphe 1135.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

subventions avait laissé Aérospatiale dans une position qui "repoussait" les investisseurs privés.[5663] Rien ne permet de conclure qu'Aérospatiale aurait pu obtenir un financement extérieur simplement parce que cela avait été le cas de British Aerospace, comme le démontre la constatation de la Commission européenne relative à l'aide publique.

7.1943 Si l'on passe à l'A380, les éléments de preuve dont nous sommes saisis indiquent que, comparé aussi bien à l'A330-200 qu'à l'A340-500/600, l'A380 était un énorme projet tant au plan des aspects techniques du développement de l'aéronef que des coûts y relatifs. Ainsi, à notre avis, le programme A380 a plus d'éléments en commun avec le projet envisagé par la simulation Dorman que l'un ou l'autre des programmes dérivés qui l'ont immédiatement précédé. L'analyse de rentabilité de l'A380 démontre clairement que l'AL/FEM a un impact significatif sur l'économie du programme. Cela dit, l'analyse de rentabilité de l'A380 prévoit une VAN positive pour le programme, même en supposant qu'aucune AL/FEM n'est accordée, ainsi qu'une VAN positive lorsqu'on envisage l'hypothèse réaliste la plus pessimiste dans des situations où le projet bénéficie d'un soutien sous forme d'AL/FEM. De même, la déclaration Carballo indique que dans l'hypothèse réaliste la plus pessimiste, à savoir pas d'AL/FEM, une VAN plus faible mais encore positive serait prévue sur la base du **[***]** utilisé dans l'analyse de rentabilité d'Airbus. À supposer que l'analyse de rentabilité, ou plutôt les nombres utilisés pour l'analyse de rentabilité appliqués dans la déclaration Carballo, démontrent qu'il y aurait une VAN positive en cas d'absence d'AL/FEM et dans l'hypothèse réaliste la plus pessimiste[5664], la question pertinente que nous devons trancher est de savoir si les États-Unis ont démontré que l'A380 n'aurait pas été lancé en l'absence d'AL/FEM. Les États-Unis avancent deux arguments principaux à cet égard.

7.1944 Premièrement, les États-Unis laissent entendre que compte tenu des risques élevés que comporte un programme comme l'A380, l'AL/FEM donne une confiance accrue dans le modèle économique, notamment la confiance dans le fait que l'hypothèse réaliste la plus pessimiste est, effectivement, le pire cas de figure réaliste. Si les conditions du marché sont plus défavorables pour Airbus que celles envisagées dans l'hypothèse réaliste la plus pessimiste, l'AL/FEM garantit que le projet peut néanmoins déboucher sur une VAN positive, ou au minimum, comme le prévoit la simulation Dorman, qu'il limitera les pertes. De cette façon, la décision de procéder au lancement demeure subordonnée à l'octroi d'une AL/FEM. Les États-Unis font aussi valoir que l'analyse de sensibilité communiquée par Airbus exagère les volumes de ventes probables et minimise le risque d'un déficit.[5665] Pour des raisons semblables, nous avons quelques craintes au sujet de l'analyse de rentabilité de l'A380, comme nous l'avons évoqué plus haut[5666], et nous ne sommes donc pas persuadés que l'analyse de rentabilité de l'A380 à elle seule démontre qu'Airbus aurait lancé l'A380 même en l'absence d'AL/FEM.

[5662] Aérospatiale report to Crédit Lyonnais (1994), DS316-EC-BCI-0000756, page 1 (**[***]**), pièce US-296 (RCC).

[5663] *EC to Review France's Aérospatiale Capital Injection*, Aerospace Daily (9 février 1994), pièce US-275.

[5664] Nous rappelons que comme la déclaration Carballo ne contient pas d'analyse de la sensibilité effectuée avec **[***]** aurait entraîné une VAN négative dans l'hypothèse réaliste la plus pessimiste sans AL/FEM. Compte tenu de ce que nous savons des effets du taux **[***]** sur la VAN du projet sans AL/FEM dans l'analyse de rentabilité de référence, nous avons tendance à penser que **[***]** aurait eu aussi un impact significatif sur la VAN du projet dans l'hypothèse réaliste la plus pessimiste sans AL/FEM. *Voir* le paragraphe 7.1925 ci-dessus.

[5665] À cet égard, les États-Unis notent que l'impact des retards imprévus dans les livraisons et du fait que les coûts de développement ont été effectivement plus élevés que prévu pour ce qui est de l'A380 se chiffrait en 2006, selon ce qu'a notifié EADS, à 2,5 milliards d'euros. États-Unis, DCE, paragraphe 582, citant le communiqué de presse d'EADS, *Les résultats 2006 d'EADS sont affectés par la perte d'Airbus*, 9 mars 2007, pièce US-463.

[5666] *Voir* le paragraphe 7.1927 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1945 Deuxièmement, les États-Unis font valoir que même si Airbus était sûre que le projet A380 serait viable sans AL/FEM, il ne s'ensuit pas qu'elle aurait pu financer le projet sur ses propres ressources et avec un financement extérieur. À cet égard, les États-Unis soulignent les commentaires figurant dans le rapport du Sénat français examinant l'octroi d'une AL/FEM à Aérospatiale, qui donnent à penser que même si Aérospatiale pouvait trouver un financement extérieur pour le programme A380 (ce que le rapport jugeait impossible), l'impact de ce financement sur le bilan d'Aérospatiale serait tel que la société aurait du mal à suivre cette stratégie. Comme on l'a noté plus haut, le rapport a conclu qu'"un tel financement extérieur alourdirait beaucoup les charges financières des entreprises et déséquilibrerait leur bilan compte tenu de la faiblesse de leurs fonds propres".[5667] En outre, les États-Unis ont présenté un compte rendu d'une déclaration faite par celui qui était alors Ministre du commerce et de l'industrie du Royaume-Uni, qui, en réponse à une question qui lui était posée au Parlement, a dit ce qui suit: "Nous avons vu récemment, bien entendu, le lancement de l'A380, qui n'aurait pas été possible si le gouvernement britannique ne s'était pas engagé à lancer un programme qui a donné d'excellents résultats …".[5668]

7.1946 Les Communautés européennes contestent l'utilisation que font les États-Unis du rapport du Sénat français, en relevant que ce rapport traite du rôle d'Aérospatiale uniquement et qu'il a été établi en 1996-1997, avant la création d'EADS en 2000, qui, selon les Communautés européennes, a accru la flexibilité financière d'Airbus. En outre, elles affirment que le rapport du Sénat ne prend en considération que "le financement sous forme de crédits inscrit au bilan" et pas "le financement hors bilan" tel que les dispositions en matière de partage des risques conclues avec les fournisseurs. Notant que le plan d'activité pour l'A380 comprenait déjà un financement hors bilan venant des fournisseurs, que Boeing aurait financé 60 pour cent des dépenses non récurrentes relatives au 787 par de telles méthodes et qu'Alenia a accordé un financement de ce type à DASA, le partenaire allemand d'Airbus, quand les pouvoirs publics allemands n'ont pas octroyé d'AL/FEM pour l'A340-500/600, les Communautés européennes font valoir que s'il n'y avait pas eu d'AL/FEM, Airbus aurait pu recourir davantage au partage des risques avec les fournisseurs pour obtenir le financement nécessaire.[5669]

7.1947 La situation financière d'Airbus France en 2000 aurait été manifestement différente de la position d'Aérospatiale en 1997 (année de la parution du rapport du Sénat français), mais les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve convaincant indiquant qu'Airbus France était dans une meilleure position qu'Aérospatiale pour financer sa part du projet A380 sans AL/FEM. Bien qu'il soit évident au vu du Mémorandum d'EADS relatif à l'émission que la restructuration du GIE Airbus Industrie, d'Aérospatiale, de CASA et de Deutsche Airbus était destinée à améliorer les opérations des sociétés en rationalisant les ressources, en éliminant les doubles emplois et en regroupant la gestion globale dans une structure plus intégrée, on ne voit pas très bien précisément comment, ou de fait si ou dans quelle mesure, cette initiative a eu une incidence sur la capacité d'Airbus France (ou Airbus SAS) à lever les capitaux très importants nécessaires pour le projet A380. 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. Airbus a bien recours à des dispositions en matière de partage des risques avec les fournisseurs, mais rien n'indique qu'il aurait pu recourir davantage à de telles dispositions au point de remplacer le montant du financement total fourni par l'AL/FEM, qui, nous le rappelons, représentait jusqu'à 33 pour cent des coûts de développement de l'A380. Nous ne pensons pas que la possibilité de recourir à des dispositions en matière de partage des risques avec les fournisseurs pour l'A340-500/600 soit convaincante à cet égard. Il s'agissait d'aéronefs dérivés qui ont

[5667] *Mission de contrôle effectuée sur le soutien public à la construction aéronautique civile*, rapport du Sénat 1997, page 72, pièce US-18.
[5668] Pièce US-436.
[5669] CE, réponse à la question n° 265 du Groupe spécial.

donné lieu à des coûts de développement bien plus faibles et qui comportaient des risques bien moindres pour les opérations globales d'Airbus. Le fait que les fournisseurs étaient disposés à assumer une partie du risque relatif à ce programme de bien plus petite envergure ne démontre pas que n'importe quel fournisseur serait prêt à agir ainsi pour un montant allant jusqu'à 33 pour cent des coûts bien plus élevés de l'A380. En outre, comme nous l'avons déjà relevé, les renseignements figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A380 donnent à penser que la mobilisation des participants partageant les risques dans le projet A380 ne s'est peut-être pas faite dans tous les cas strictement aux conditions du marché.[5670]

7.1948 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. Même à supposer que ce soit une possibilité, et qu'Airbus ait effectivement été capable de lancer ces aéronefs en recourant uniquement à un financement aux conditions du marché, l'augmentation de l'endettement qu'Airbus aurait accumulé au cours des années aurait été énorme.[5671] 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. Il s'ensuit que c'est parce qu'Airbus a reçu une AL/FEM pour développer tous ses modèles de LCA antérieurs qu'on peut considérer qu'elle aurait pu lancer l'A380 en tant que projet autonome. Ainsi, que ce soit directement ou indirectement, l'AL/FEM était une condition préalable nécessaire au lancement de l'A380 par Airbus en 2000.

7.1949 En résumé, nous concluons que les États-Unis ont démontré que l'AL/FEM faisait passer une portion importante du risque que comporte le lancement d'un aéronef du constructeur aux pouvoirs publics qui accordent le financement, lequel, nous le rappelons, est accordé à des conditions autres que celles du marché. Sur la base de notre examen du développement des modèles successifs de LCA

[5670] Pièce EC-362 (RCES), page 29.

[5671] Les États-Unis affirment que si Airbus avait financé tous ses lancements de LCA en obtenant une AL/FEM aux taux du marché et non pas aux taux subventionnés octroyés par les pouvoirs publics liés à Airbus, l'impact sur son bilan se serait traduit par un endettement additionnel se chiffrant à 178,2 milliards de dollars EU, beaucoup plus que ce qu'Airbus aurait pu supporter. États-Unis, DCE, paragraphes 612 et 613, États-Unis, réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, paragraphe 14, citant NERA Economic Consulting, *Quantification of Benefit of Launch Aid* (24 mai 2007), pièce US-606; États-Unis, DCE, paragraphes 610 à 612. Nous n'acceptons pas forcément les calculs des États-Unis, mais il est clair pour nous que le fardeau de la dette additionnelle qu'aurait entraîné pour Airbus le financement aux conditions du marché de tous ses lancements de LCA aurait été énorme et potentiellement prohibitif. De fait, les Communautés européennes elles-mêmes indiquent que cet impact cumulatif représente plusieurs fois la capitalisation boursière totale d'EADS. CE, DCE, paragraphe 960.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

d'Airbus, nous concluons 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.

L'effet "produit" allégué des autres subventions contestées

7.1950 Les États-Unis font valoir que l'AL/FEM est la principale subvention conférant un avantage aux LCA d'Airbus, mais que les autres subventions contestées ont des effets semblables.[5672] Ainsi, les États-Unis soutiennent que les autres subventions déplacent aussi les coûts de développement des LCA d'Airbus vers les pouvoirs publics, donnant un avantage à Airbus et lui permettant de pénétrer sur le marché des LCA avec de nouveaux modèles à un rythme qui sinon n'aurait pas été possible.

7.1951 Les États-Unis affirment que les subventions pour les infrastructures libèrent Airbus de la nécessité de financer les infrastructures nécessaires au développement et à la production des LCA, déplaçant les coûts de développement des aéronefs d'Airbus vers les pouvoirs publics liés à Airbus.[5673] Ils font valoir que les dons en faveur des infrastructures pour les sites d'assemblage de l'A380 à Hambourg et Toulouse ont libéré Airbus des coûts de développement, dans ce cas pour l'A380, et lorsqu'ils ont été octroyés conjointement avec l'AL/FEM, ont déplacé le risque commercial d'Airbus vers les pouvoirs publics concernés, limitant le risque d'échec de l'A380 pour Airbus et augmentant la probabilité qu'elle lance en fait l'A380.[5674]

7.1952 De même, les États-Unis soutiennent que le financement pour la R&DT concernant certains modèles de LCA ou certains aspects de ces modèles libère aussi Airbus de coûts qu'elle aurait dû sinon assumer elle-même en lançant ces modèles de LCA.[5675] En outre, les États-Unis affirment que des éléments de preuve RCES démontrent qu'Airbus avait besoin des subventions pour la R&DT pour lancer certains modèles.[5676] Les États-Unis affirment qu'au moins certaines des subventions pour la R&DT accordées à Airbus sont clairement liées au développement de LCA, citant en exemple les 3 millions d'euros accordés pour une étude sur le tourbillon de sillage de l'A380, qui, selon ce qu'ils affirment, était une question importante liée au développement de l'A380 et à sa mise en service.[5677] Les États-Unis soutiennent que dans les cas où des subventions pour la recherche sont accordées pour financer des projets qui sinon feraient manifestement partie du lancement d'un modèle de LCA donné, c'est à juste titre que les effets de ces subventions sont pris en considération conjointement avec l'AL/FEM.[5678]

7.1953 Les États-Unis font valoir que l'annulation de dette[5679] et les participations au capital social ont augmenté le capital dont pouvait disposer Airbus, ce qui lui a permis de maintenir un niveau et un rythme de développement des produits qu'il n'aurait pas été possible de maintenir sans subventions, complétant ainsi l'effet de l'AL/FEM en neutralisant l'accumulation de la dette figurant au bilan d'Airbus liée au rythme de son développement des produits.[5680] Les États-Unis soutiennent que l'annulation de dette et les participations au capital social ont joué un rôle important pour améliorer le

[5672] États-Unis, PCE, paragraphe 819.
[5673] États-Unis, PCE, paragraphe 821.
[5674] États-Unis, DCE, paragraphe 625.
[5675] États-Unis, PCE, paragraphe 822.
[5676] Version RCES révisée de l'Appendice relatif à États-Unis, PCE, paragraphes 60 et 61, citant l'évaluation du projet A340-500/600 français, DS316-EC-(HSBI)-0001143, page 17.
[5677] *Voir* Competitive and Sustainable Growth Programme, 1998-2002 Project Synopsis: New Perspectives in Aeronautics, 2003, page 261, pièce US-322.
[5678] États-Unis, DCE, paragraphe 626.
[5679] Nous rappelons que nous n'avons pas constaté que l'annulation de dette décidée par les pouvoirs publics allemands constituait une subvention spécifique, mais que nous avons bien conclu que le transfert de capital à Deutsche Airbus par l'intermédiaire de la KfW constituait une subvention spécifique.
[5680] États-Unis, PCE, paragraphes 824 et 825, citant le rapport d'Aérospatiale au Crédit Lyonnais (1994), DS316-EC-BCI-0000756, page 1.

bilan d'Airbus et lui permettre d'attirer des investissements privés supplémentaires et de maintenir ses stratégies en matière de développement des produits et de fixation des prix.[5681]

7.1954 Les États-Unis soutiennent que chacun des types de subventions mentionnés plus haut, conjointement avec l'AL/FEM, vient à l'appui du plan à long terme d'Airbus visant à développer et maintenir une famille de LCA compétitive et que chacun a des effets économiques semblables à ceux de l'AL/FEM, c'est-à-dire réduire les coûts et déplacer le risque lié au développement des LCA (rendant ainsi le lancement plus probable) et alléger le fardeau financier des lancements de produits (permettant ainsi une certaine flexibilité en matière de fixation des prix pour tous les modèles).[5682] Les États-Unis estiment donc que les mesures devraient être examinées conjointement avec l'AL/FEM.[5683]

7.1955 Les Communautés européennes font valoir que la nature des mesures contestées, au plan de leur structure, de leur fonctionnement et de leur conception, empêche de les examiner globalement.[5684] Les Communautés européennes font valoir que, à la différence des subventions dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* dont il a été constaté qu'elles étaient à juste titre cumulées, les subventions en l'espèce n'ont pas toutes un lien avec un produit subventionné particulier, et ne se situent pas au même moment dans le temps, et certaines sont récurrentes tandis que d'autres ne le sont pas.[5685] Les Communautés européennes font valoir que la théorie du lien de causalité des États-Unis se préoccupe essentiellement de l'impact des subventions sur les décisions de lancement et soutiennent que le cumul est incompatible avec cet argument.[5686] S'agissant des différents types de mesures, les Communautés européennes soutiennent que chaque AL/FEM octroyée est liée à un LCA spécifique, et donc à un produit subventionné spécifique, et que chacune a été accordée à une époque différente. Elles affirment que certaines des mesures en faveur des infrastructures sont liées à un modèle de LCA spécifique et font observer qu'elles ont été accordées à des moments différents et que certaines sont récurrentes tandis que d'autres ne le sont pas. En outre, elles soutiennent qu'aucune des participations au capital social n'est liée à un modèle de LCA particulier et que ces mesures non récurrentes ont été accordées à des époques différentes. Enfin, s'agissant des dons non récurrents pour la R&DT, les Communautés européennes soulignent qu'ils ont été accordés à des époques différentes.[5687] Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes ont affirmé que les États-Unis n'ont pas expliqué comment les subventions pour la R&DT causaient des effets défavorables, en faisant valoir que les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments de preuve montrant comment la nature de ces dons causait une perte de ventes, une dépression des prix, ou un autre dommage important ou préjudice grave spécifique.[5688] Les Communautés européennes font aussi valoir spécifiquement que

---

[5681] États-Unis, DCE, paragraphe 628.

[5682] États-Unis, PCE, paragraphe 826. Nous traitons plus loin les affirmations des États-Unis concernant la fixation des prix.

[5683] Le Brésil convient que les subventions contestées devraient être cumulées lorsqu'on examine si elles causent des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis si ces subventions "se manifestent collectivement", mais ne prend pas position concernant le point de savoir si la règle est respectée dans ce cas. Brésil, communication de tierce partie, paragraphe 56.

[5684] Le Canada considère que les États-Unis font erreur en cumulant les subventions sans prendre en considération leur nature et leur effet, en citant le différend *États-Unis – Coton upland* au sujet de l'affirmation selon laquelle le cumul devrait être effectué avec prudence car sinon les parties peuvent se retrouver avec des indications inappropriées quant aux actions qui sont requises d'un Membre accordant des subventions pour se conformer à une recommandation de l'ORD visant à ce qu'il élimine les effets défavorables causés par les subventions cumulées. Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphes 61 à 63. Selon le Canada, les États-Unis n'établissent pas l'existence d'un lien entre les subventions alléguées et les effets défavorables allégués. Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphes 64 à 71.

[5685] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 162 du Groupe spécial, paragraphe 247.

[5686] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 162 du Groupe spécial, paragraphe 248.

[5687] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 162 du Groupe spécial, paragraphe 249.

[5688] CE, PCE, paragraphes 1658 et 1659.

les mesures en faveur des infrastructures accordées par Hambourg ne sont pas de nature à causer des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis.[5689] Elles affirment que la structure et le fonctionnement des mesures à Mühlenberger Loch sont tels qu'elles ne peuvent pas causer d'effets défavorables. De fait, selon les Communautés européennes, ces mesures ont entraîné un **[***]**.[5690] Les Communautés européennes soutiennent que **[***]** et la possibilité d'utiliser les terrains aménagés à Hambourg ont conduit Airbus à scinder la chaîne d'assemblage finale de l'A380 entre Toulouse et Hambourg, au lieu de créer un seul site à Toulouse, comme cela avait été initialement envisagé, décision qui, affirment les Communautés européennes, **[***]** le coût d'implanter et de faire fonctionner la chaîne d'assemblage finale de l'A380, ce qui a entraîné un **[***]** dans le **[***]**.[5691]

7.1956 Nous ne partageons pas l'avis des Communautés européennes selon lequel les différences au plan de la structure, du fonctionnement et de la conception des différentes subventions en cause en l'espèce empêchent de les prendre collectivement en considération lorsqu'on examine si elles ont pour effet de causer un préjudice grave. Nous avons conclu que l'AL/FEM était nécessaire au lancement de chaque modèle successif de LCA d'Airbus et que l'effet individuel et cumulé de ces mesures était fondamental pour la capacité d'Airbus de lancer les modèles de LCA particuliers qu'elle a lancés à l'époque où elle l'a fait. À savoir, sans AL/FEM, Airbus n'aurait pas pu mener à bien ces lancements successifs.[5692] Cet effet "produit" de l'AL/FEM est, selon nous, complété et amplifié par les autres subventions spécifiques dont nous avons constaté l'existence dans le présent différend.[5693] Le fait que les subventions AL/FEM ont été accordées sur une longue période et que des décennies séparent la première fois qu'elles ont été octroyées de la dernière ne démontre pas, à notre avis, qu'il est inapproprié de les considérer toutes collectivement, car nous avons conclu qu'elles avaient été toutes accordées relativement au produit subventionné, les LCA d'Airbus, et qu'elles ont toutes eu le même effet sur la capacité d'Airbus de lancer les LCA qu'elle a lancés au moment où elle l'a fait.[5694]

[5689] CE, DCE, paragraphe 1077.

[5690] *Voir* Airbus Industrie Supervisory Board Meeting Re: A3XX Programme Status (following Pre-ATO Campaigns), 8 juin 2000, pièce EC-794 (RCES).

[5691] CE, DCE, paragraphe 1079. *Voir* Airbus Industrie Supervisory Board Meeting Re: A3XX Programme Status (following Pre-ATO Campaigns), 8 juin 2000, pièce EC-794 (RCES). Les Communautés européennes notent que l'évaluation du **[***]** a pris comme hypothèse que toutes les livraisons auraient lieu à partir de Toulouse. En définitive, les livraisons ont été scindées entre Toulouse et Hambourg. Le fait d'avoir deux centres de livraison a plutôt légèrement augmenté les coûts **[***].**

[5692] *Voir* la note de bas de page 5671 et le texte au-dessus qui s'y rapporte. Ayant rejeté l'opinion des Communautés européennes selon laquelle les différents modèles de LCA d'Airbus sont des produits subventionnés distincts, nous ne pensons pas que le fait que l'AL/FEM a été accordée pour le développement de modèles de LCA spécifiques porte atteinte à la conclusion que chacune de ces mesures a conféré un avantage au produit subventionné, les LCA d'Airbus. En outre, nous notons qu'à l'exception de l'A300 et l'A310, au sujet desquels les États-Unis ont allégué uniquement l'octroi de subventions AL/FEM, nous avons constaté l'octroi de subventions à Airbus au cours de la période où chaque modèle successif de LCA d'Airbus était développé et mis sur le marché. Par exemple, depuis 2000, quand une AL/FEM a été accordée pour la première fois pour l'A380, Airbus a reçu des subventions pour les infrastructures et la R&DT. Au cours de la période où l'A340 était développé avec un financement provenant de l'AL/FEM, Airbus bénéficiait aussi de subventions pour les infrastructures et la R&DT et de subventions sous forme de participation au capital social. De même, quand l'A320 était développé avec un financement provenant de l'AL/FEM, Airbus a aussi reçu des subventions pour les infrastructures et la R&DT et des subventions sous forme de participation au capital social. En outre, Airbus recevait une AL/FEM pour plus d'un modèle de LCA à la fois sur une bonne partie de la période commençant en 1978 et s'étalant sur les années suivantes. Ainsi, à l'exception de l'A300 et de l'A310, Airbus a reçu tout un éventail de subventions pour chaque modèle de LCA qu'elle a développé et les subventions se sont mutuellement chevauchées.

[5693] Nous rappelons que nous avons conclu que si les prêts de la BEI en cause étaient des subventions, il ne s'agissait pas de subventions spécifiques. *Voir* la section VII.E.5 c) plus haut.

[5694] De plus, nous rappelons que l'Organe d'appel a reconnu qu'"il pourrait y avoir un décalage entre le versement d'une subvention et tous effets défavorables dérivés". Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis –*

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1957 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.[5695] 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[5696], 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.

7.1958 Les subventions pour les infrastructures ont pareillement 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, et en lui permettant ainsi de continuer à lancer des modèles successifs de LCA. Même à supposer, comme le soutiennent les Communautés européennes, que l'établissement d'une chaîne d'assemblage finale de l'A380 à Hambourg **[***]**, l'établissement de cette chaîne était nécessaire pour assurer **[***]**[5697], que nous estimons avoir été nécessaire à la capacité d'Airbus de lancer l'A380.

7.1959 Enfin, les subventions pour la R&DT ont permis à Airbus de développer des caractéristiques et des aspects de ses LCA en suivant un calendrier qu'elle n'aurait sinon pas pu respecter. Même dans le cas des subventions pour la R&DT destinées à la recherche précompétitive, la capacité de financer ces efforts à une époque où elle n'aurait probablement pas pu le faire compte tenu des autres exigences pesant sur ses ressources était, à notre avis, importante pour assurer le lancement de modèles successifs de LCA d'Airbus. Nous reconnaissons que l'incidence des subventions pour la R&DT précompétitive sur la présence d'Airbus sur le marché a été peut-être plus atténuée, comparée aux autres subventions en cause, ou aux subventions pour la R&DT qui finançaient la recherche et la technologie effectivement mise en œuvre dans les LCA qui étaient lancés, mais nous estimons que conjuguées aux autres, les subventions pour la R&DT complétaient et amplifiaient l'impact de l'AL/FEM.

7.1960 Dans le différend *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a conclu que la référence à l'effet de la "subvention" au singulier figurant à l'article 6.3 c) ne signifiait pas qu'une analyse de l'empêchement de hausses de prix pour déterminer l'existence d'un préjudice grave devait isoler rigoureusement chacune des différentes subventions et ses effets.[5698] Ainsi, de l'avis de ce groupe

---

Coton upland, paragraphe 273. À notre avis, le fait que les subventions ont été accordées à des époques différentes ne détermine pas l'époque où les effets se sont manifestés et ont été ressentis et ne détermine donc pas s'il convient qu'un groupe spécial les examine globalement.

[5695] *Voir* la note de bas de page 5649 ci-dessus.

[5696] CE, PCE, paragraphe 1135.

[5697] CE, réponse à la question n° 219 du Groupe spécial, paragraphe 546; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 219 du Groupe spécial, paragraphe 22; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 219 du Groupe spécial, paragraphe 381; États-Unis, DDOC, paragraphes 51 à 53.

[5698] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1192. Le Groupe spécial a noté à cet égard ce qui suit:

> "À l'extrême, cela pourrait vouloir dire qu'il faudrait engager des procédures de règlement des différents distinctes, ou du moins formuler des allégations distinctes, en ce qui concerne le préjudice grave causé par chacune des différentes subventions, même lorsque ces subventions existent simultanément et interagissent les unes avec les autres, influant sur un seul produit

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

spécial, les "références textuelles à "l'une quelconque des subventions", à "la subvention" et au "produit subventionné" figurant aux articles 5 c) et 6.3 c) semblent indiquer que, même s'il faut accorder toute l'attention voulue à chaque subvention en cause telle qu'elle se rapporte au produit subventionné, une analyse du préjudice grave peut être intégrée dans la mesure appropriée compte tenu des faits et des circonstances dans une affaire donnée".[5699] Le Groupe spécial a conclu ce qui suit:

> "ces références textuelles à "l'une quelconque des subventions" et à l'"effet [de] la subvention" autorisent un examen intégré des effets de toutes subventions ayant un lien suffisant avec le produit subventionné et la variable particulière axée sur les effets qui font l'objet de l'examen. Par conséquent, dans notre analyse de l'empêchement de hausses de prix au titre de l'article 6.3 c), nous examinons une variable axée sur les effets – les prix – et un produit subventionné – le coton upland. Dans la mesure où il existe avec ces éléments un lien suffisant parmi les subventions en cause de sorte que les effets de ces subventions se manifestent collectivement, nous pensons que nous pouvons légitimement considérer ces subventions comme une "subvention" et les regrouper, elles et leurs effets".[5700]

Nous souscrivons au point de vue du Groupe spécial à cet égard et estimons que la capacité de considérer les effets de subventions collectivement s'étend à tous les aspects d'une allégation de l'existence d'effets défavorables au titre de l'article 5 a) et b) et de l'article 6.3 a), b) et c).

7.1961 À notre avis, sur la base des faits et des circonstances exposés plus haut, les subventions en cause dans le présent différend ont toutes un "lien suffisant avec le produit subventionné". En outre, dans la mesure où ces subventions ont permis à Airbus de lancer des modèles de LCA successifs à l'époque où elle l'a fait, elles ont aussi un lien suffisant avec "{les} variable{s} particulière{s} axée{s} sur les effets qui font l'objet de l'examen", puisque les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis que nous examinons reposent, au moins en partie, sur la présence d'un LCA d'Airbus donné offert sur le marché à un moment particulier. Nous concluons donc qu'il est judicieux d'entreprendre notre analyse des effets des subventions considérés collectivement dans le présent différend.

Considérations additionnelles en ce qui concerne la théorie du lien de causalité "fondée sur le produit"

7.1962 Outre qu'elles font valoir que l'AL/FEM et les autres subventions contestées n'ont pas pour effet d'accroître la probabilité que tel ou tel programme de LCA sera lancé, ce qui se traduit par la présence sur le marché de chaque modèle de LCA d'Airbus succédant à un autre, les Communautés européennes avancent plusieurs arguments d'ordre général visant à démontrer que les effets sur le marché que nous avons observés ne constituent pas un effet des subventions. Nous allons traiter ces arguments ci-après.

Importance des subventions

7.1963 Les Communautés européennes font valoir que le montant des subventions dans le présent différend est tout simplement trop petit pour avoir les effets qu'indiquent les États-Unis. S'appuyant pour l'essentiel sur leur interprétation des lois et règlements des États-Unis régissant le calcul et

---

subventionné et aboutissant à un seul résultat sous la forme d'une situation particulière en matière de prix."
Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1192, note de bas de page 1307.

[5699] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1192.

[5700] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1192.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

l'imputation des montants des subventions dans les enquêtes en matière de droits compensateurs[5701], les Communautés européennes ont calculé ce qui est, selon ce qu'elles allèguent, l'importance des montants d'AL/FEM et de subventions pour la R&DT par aéronef qui peuvent être imputés aux commandes honorées de différents modèles de LCA d'Airbus dans telle ou telle année donnée.[5702] Les Communautés européennes ont tout d'abord déterminé ce qu'elles définissent comme le montant de subvention accordé dans le cadre de chaque contrat d'AL/FEM (pour tous les contrats d'AL/FEM sauf en ce qui concerne l'A300 et l'A310), en mettant en évidence la différence entre la "valeur actuelle des sommes reçues au titre du prêt, ajustée compte tenu des taxes, et les remboursements prévus du prêt, actualisés au taux applicable, spécifique au projet, servant de repère".[5703] Les Communautés européennes ont ensuite alloué ces montants pour les commandes relatives au LCA pour lequel l'AL/FEM a été accordée, à compter de l'année du lancement et sur sa durée de vie commerciale prévue.[5704] Elles ont appliqué une méthodologie semblable pour imputer les subventions pour la R&DT. Premièrement, les Communautés européennes ont identifié le montant des subventions (le montant intégral de chaque don), puis elles ont imputé ces montants aux commandes de LCA d'Airbus sur une période de 18 ans, commençant à la date de réception de la subvention pour la R&DT.[5705] Selon les Communautés européennes, les résultats de leurs calculs montrent que, par aéronef, l'importance des subventions imputées à chaque modèle de LCA d'Airbus pertinent est "*de minimis*" et tout simplement trop faible pour avoir causé l'un quelconque des effets défavorables allégués par les États-Unis.[5706] En réponse à l'affirmation des États-Unis selon laquelle "l'effet sur le flux de trésorerie" des subventions alléguées dépassait actuellement 100 milliards de dollars, les Communautés européennes, se fondant sur une autre méthode relative aux flux de trésorerie, ont affirmé que les effets actuels par aéronef sur les flux de trésorerie étaient *de minimis*.[5707]

7.1964 Initialement, les États-Unis n'ont pas présenté de calcul concernant l'importance de la subvention, qui est qualifiée d'"énorme".[5708] En réponse aux arguments des Communautés européennes et à leur calcul du montant de subvention par aéronef allégué, les États-Unis ont fait valoir qu'ils n'étaient pas tenus de présenter en détail la quantification et l'imputation de l'avantage conféré par la subvention. Ils ont également contesté le calcul par les Communautés européennes de l'importance de la subvention par aéronef, estimant qu'il était "truffé de graves erreurs".[5709] À cet égard, les États-Unis affirment que c'est à tort que les Communautés européennes: 1) calculent les

---

[5701] Les détails de la méthodologie, et son application en l'espèce, sont exposés dans le rapport de l'ITR, pièce EC-13. Les Communautés européennes indiquent que la méthodologie comprend les étapes suivantes:

calcul du montant de la subvention conférée;

établissement d'un lien entre le montant de subvention et le programme d'aéronef;

octroi de la subvention sur la durée de vie commerciale prévue de l'aéronef;

octroi de la subvention affectée pour les commandes honorées dans le cadre de ce programme; et

réduction de l'importance de la subvention pour tenir compte des subventions alléguées qui ont été supprimées ou retirées.

CE, PCE, paragraphe 1589. Les Communautés européennes font observer qu'elles ne sont pas d'accord avec cette méthodologie ou qu'elles ne l'adoptent pas pour leur propre compte. CE, PCE, paragraphe 1574. Cependant, tout en réservant le droit de le faire, elles ne présentent pas de méthodologie de remplacement. Les États-Unis n'ont pas souscrit aux méthodes de calcul et d'imputation de l'avantage sur lesquelles les Communautés européennes se sont appuyées, estimant qu'elles comportaient des erreurs en contradiction directe avec les méthodes en matière de droits compensateurs utilisées par les États-Unis et les Communautés européennes elles-mêmes. États-Unis, réponse à la question n° 42 du Groupe spécial, paragraphe 250, note de bas de page 313.

[5702] CE, PCE, paragraphe 1573; rapport de l'ITR, pièce EC-13 (RCC), EC-13 (RCES).

[5703] Rapport de l'ITR, paragraphe 19, pièce EC-13 (RCC).

[5704] Rapport de l'ITR, paragraphe 22, pièce EC-13 (RCC).

[5705] Rapport de l'ITR, paragraphe 23, pièce EC-13 (RCC).

[5706] CE, PCE, paragraphes 1569 et 1570.

[5707] CE, DCE, paragraphes 1010 à 1024.

[5708] États-Unis, PCE, paragraphes 3, 80, 85 et 421.

[5709] États-Unis, DCE, paragraphe 599.

subventions AL/FEM comme des dons fondés sur l'impact projeté de la valeur actuelle nette au moment où l'AL/FEM a été engagée, et non pas comme un prêt à des taux d'intérêt inférieurs aux conditions du marché procurant des avantages actuels en raison des économies réalisées sur les intérêts; 2) calculent la subvention sur la base du calendrier prévu des livraisons de LCA et des remboursements et non pas sur les remboursements effectués, tout en utilisant les versements réels et non pas les versements prévus; et 3) calculent la subvention sans tenir compte de l'impact (théorique) de la taxation et n'appliquent pas correctement la méthodologie qu'elles ont elles-mêmes indiquée en **[***]**.[5710]

7.1965 Néanmoins, les États-Unis ont affirmé que n'importe quel calcul raisonnable de l'importance de la subvention dans le présent différend démontrait qu'elle était très grande. À cet égard, les États-Unis ont présenté leur propre calcul de l'importance de la subvention AL/FEM, fondé sur une méthodologie complètement différente de celle qu'ont utilisée les Communautés européennes, qui indique que l'avantage total conféré à Airbus par l'AL/FEM se situe entre 92,5 et 178,2 milliards de dollars EU.[5711] Dans leur calcul, les États-Unis ont supposé une période de crédit de 17 ans pour chaque ensemble de versements au titre de l'AL/FEM et, en utilisant les points de repère commerciaux qu'ils avaient élaborés auparavant (que l'ITR avait également utilisés dans ses calculs pour les Communautés européennes), ont examiné quelle part des versements réels ou prévus au titre des prêts plus les intérêts accumulés au taux commercial servant de repère demeurait encore ou demeurerait non remboursée à la fin de la durée du prêt, soit 17 ans. Les éventuels remboursements effectués après cette période de 17 ans ont été utilisés pour réduire l'encours. Calculé de cette manière, l'encours total des sommes considérées octroyées au titre de l'AL/FEM en décembre 2006, sur la base du "taux indiqué" – à savoir les versements et remboursements prévus – était de 92,5 milliards de dollars. Les États-Unis ont également effectué le calcul sur la base du "taux réalisé" – à savoir les versements et remboursements effectifs, ce qui a donné un total de 129,9 milliards de dollars.[5712] Ces chiffres incluent les reliquats des prêts dont on suppose qu'ils sont restés non remboursés dans le passé. Pour faire en sorte de comparer des éléments de même nature, les États-Unis ont présenté ces reliquats en utilisant le taux d'emprunt public sans risque de façon à exprimer le total uniformément en dollars de 2006, ce qui a donné un total de 122,1 milliards de dollars en utilisant les versements et remboursements prévus, et de 178,2 milliards de dollars en utilisant les versements et remboursements effectifs. Les États-Unis suggèrent que les taux d'emprunt généraux d'Airbus réservés aux sociétés et non spécifiques à tel ou tel projet seraient un moyen plus précis de mesurer l'impact de l'AL/FEM sur la situation financière actuelle d'Airbus, qui donnerait un avantage accumulé encore plus important.[5713] Ils font aussi valoir que, quelle que soit la méthodologie utilisée pour calculer l'avantage, il aurait été impossible pour Airbus d'assumer les coûts liés à un financement équivalent aux conditions du marché tout en développant et en lançant tous les aéronefs qu'elle a développés et lancés.[5714]

7.1966 Nous convenons avec les États-Unis qu'une partie plaignante dans un différend au titre de la Partie III de l'Accord SMC n'est aucunement tenue de calculer ou d'imputer précisément l'avantage conféré par les subventions contestées. Examinant le texte de l'article 6.3 c), l'Organe d'appel dans

---

[5710] États-Unis, DCE, paragraphe 605, faisant référence à États-Unis, réponse à la question n° 42 du Groupe spécial, paragraphe 252.

[5711] États-Unis, DCE, paragraphes 610 à 612; NERA Economic Consulting, *Quantification of Benefit of Launch Aid* (24 mai 2007), pièce US-606.

[5712] NERA Quantification Report, page 4, pièce US-606.

[5713] NERA Quantification Report, page 4, pièce US-606.

[5714] États-Unis, DCE, paragraphe 612. À cet égard, nous notons que les États-Unis ont calculé de combien, selon eux, les remboursements par aéronef pour les LCA d'Airbus subventionnés auraient été supérieurs pour que l'AL/FEM soit remboursée aux taux commerciaux déterminés dans le rapport Ellis, et ont conclu qu'Airbus aurait dû payer **[***]** de plus à la France, à l'Allemagne et à l'Espagne, plus **[***]** de plus au Royaume-Uni. États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 289 du Groupe spécial, paragraphes 221 à 225. Voir aussi États-Unis, DDONC, paragraphes 184 à 186.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

l'affaire *États-Unis – Coton upland* a observé que cette disposition ne disait pas explicitement qu'un groupe spécial devait quantifier le montant de la subvention contestée.[5715] L'Organe d'appel a conclu que, si un groupe spécial devait déterminer que les versements contestés constituaient une subvention spécifique pour "constat{er} qu'une subvention a pour effet un empêchement notable de hausses de prix, ou quelque autre effet mentionné à l'article 6.3 c) ... les définitions d'une subvention spécifique figurant aux articles 1er et 2 ne prescriv{aient} pas expressément la quantification de l'"avantage" conféré par la subvention à tout produit particulier".[5716] Passant au contexte de l'article 6.3 c), l'Organe d'appel a noté que la seule disposition concernant la quantification figurait dans l'article 6.1 a) qui n'est plus d'application et a conclu que l'absence de dispositions concernant la quantification dans l'article 6.3 c) donnait à penser qu'aucune quantification précise n'était envisagée dans cette disposition.[5717] L'Organe d'appel a également rejeté la prise en considération des méthodes énoncées dans la Partie V de l'Accord SMC qui fournirait un contexte pertinent pour l'interprétation des articles 5 c) et 6.3 c) de l'Accord SMC, notant que la raison d'être apparente de la Partie III différait de celle de la Partie V de l'Accord SMC.[5718] L'Organe d'appel a aussi relevé que l'absence de toute indication dans l'article 6.3 c) quant à la méthode de quantification qui pourrait être appropriée indiquait qu'une quantification précise n'était pas nécessaire à l'analyse d'un groupe spécial au titre de l'article 6.3 c) et que l'Annexe V ne prescrivait pas la quantification précise des subventions pour déterminer leur effet au titre de l'article 6.3 c).[5719] Ainsi, l'Organe d'appel a conclu que si, dans de nombreux cas, il pouvait être difficile de décider si une subvention avait pour effet un empêchement notable de hausses de prix en l'absence d'une quelconque évaluation de l'importance de la subvention contestée, "cela ne {voulait} pas dire que l'article 6.3 c) impos{ait} aux groupes spéciaux une obligation de quantifier avec précision le montant d'une subvention qui apporte des avantages au produit en cause dans chaque cas. Une quantification précise définitive de la subvention n'est pas prescrite".[5720]

7.1967 L'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* examinait une allégation d'empêchement de hausses de prix au titre de l'article 6.3 c), mais nous ne voyons pas pourquoi la même conclusion ne devrait pas s'appliquer également aux autres allégations de préjudice grave au titre du reste de l'article 6, et de fait, à l'univers complet des allégations de l'existence d'effets défavorables. Cela ne signifie pas que l'importance de la subvention est dénuée de pertinence pour l'examen des effets défavorables. Il est clair que la subvention ou les subventions contestées doivent causer l'(les) effet(s) défavorable(s) allégué(s). Cependant, la question de savoir si une subvention ou des subventions particulières causent des effets défavorables allégués particuliers ne dépend manifestement pas simplement de leur importance, de quelque manière qu'elle soit mesurée, mais doit aussi tenir compte de la nature et des effets des subventions particulières en question, et de la nature du produit subventionné et du marché, afin d'évaluer si le lien de causalité nécessaire existe. Il n'y a donc pas de corrélation nécessaire entre l'importance d'une subvention et la détermination du point de savoir si elle cause certains effets défavorables allégués. Si la logique peut indiquer qu'une subvention plus importante est susceptible d'avoir des effets plus notables, dans certaines circonstances, même une subvention relativement petite peut avoir des effets notables, par exemple dans les cas où elle permet une participation au marché qui sinon n'aurait pas lieu. Assurément, dans un cas comme celui-ci, où les subventions ont, comme nous l'avons conclu, permis à Airbus de lancer des LCA qu'elle n'aurait sinon pas pu lancer au moment où elle l'a fait, et où les subventions sont, selon n'importe quelle évaluation réaliste, extrêmement grosses, il est possible de constater l'existence d'un lien de causalité entre l'utilisation des subventions et les effets.

[5715] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 461.
[5716] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 462.
[5717] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 463.
[5718] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 464.
[5719] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 465 et 466.
[5720] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 467.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1968 En outre, nous ne sommes pas convaincus par le postulat des Communautés européennes selon lequel pour que les États-Unis puissent soutenir leurs allégations de préjudice grave dans le présent différend, il faut imputer l'avantage conféré par les subventions par aéronef. Dans leurs propos, les Communautés européennes supposent qu'il est nécessaire d'imputer l'avantage conféré par les subventions dans le temps par aéronef pour déterminer un montant de subvention par aéronef "actuel", mais elles n'expliquent nulle part pourquoi un tel calcul constitue nécessairement la manière de déterminer l'importance de la subvention.[5721] La notion d'imputation de l'avantage appliquée par les Communautés européennes dans leur calcul est tirée de la pratique des autorités chargées des enquêtes dans le contexte des enquêtes en matière de droits compensateurs. Dans ce contexte, la mesure corrective en cas de violation de l'Accord SMC est l'imposition d'un droit compensateur sur les importations futures du produit exporté bénéficiant des subventions dont l'existence a été constatée. L'Accord SMC limite spécifiquement le montant de tout droit compensateur appliqué à des importations au montant de subvention par unité de produit.[5722] Ainsi, dans le contexte des droits compensateurs, il est capital, pour agir d'une manière compatible avec l'Accord SMC, que l'autorité chargée de l'enquête détermine le montant de l'avantage conféré par la subvention par unité du produit, pour faire en sorte que la mesure corrective, les droits compensateurs frappant les importations, donne lieu à la perception de montants corrects. Il n'y a pas de raison correspondante d'entreprendre un calcul semblable dans le contexte d'un différend au titre de la Partie III de l'Accord SMC.[5723] Dans ce contexte, la question pertinente n'est pas le montant de subvention précis lié à chaque unité du produit subventionné, mais plutôt le point de savoir si les subventions en question sont d'une importance suffisante, compte tenu de leur nature et de leur effet, pour avoir causé le préjudice grave allégué. Nous concluons donc qu'il n'est pas nécessaire en l'espèce d'imputer l'avantage conféré par les subventions spécifiques dont nous avons constaté l'existence, par LCA d'Airbus.

7.1969 En tout état de cause, nous estimons qu'il y a un certain nombre de vices dans le calcul des Communautés européennes, qui le rendent non fiable aux fins d'identifier l'importance des subventions en cause, même sans une imputation par avion. Premièrement, nous notons que pour identifier l'importance des subventions AL/FEM, les Communautés européennes ont axé leur analyse sur le montant de l'avantage conféré par les subventions (c'est-à-dire les différentiels de taux d'intérêt), sans tenir compte également de la nature des contributions financières en cause. À notre avis, pour examiner correctement l'importance d'une subvention accordée au titre d'un prêt afin d'éclairer l'examen d'une allégation de préjudice grave par un groupe spécial, il importe d'examiner le différentiel de taux d'intérêt dans le contexte du montant de financement emprunté au titre du prêt. Une telle approche est non seulement compatible avec l'article premier de l'Accord SMC, qui, nous le rappelons, définit une subvention comme une contribution financière qui confère un avantage à un bénéficiaire[5724], mais elle est aussi logique dans le contexte particulier d'une analyse du préjudice grave, dans laquelle il importe de se préoccuper essentiellement des effets des subventions contestées. À cet égard, nous notons que, toutes choses étant égales par ailleurs, les effets d'un prêt donnant lieu à une contribution financière qui couvre 1 pour cent des coûts d'un projet particulier, à un taux d'intérêt qui est de 100 points de base inférieur au taux du marché pour un prêt comparable, seront probablement moins prononcés que dans le cas d'un prêt conférant le même avantage sous forme de taux d'intérêt mais couvrant 100 pour cent des coûts d'un projet.

[5721] CE, PCE, paragraphe 1569.

[5722] Aux termes de l'article 19.4 de l'Accord SMC, "{i}l ne sera perçu, sur un produit importé, aucun droit compensateur dépassant le montant de la subvention dont l'existence aura été constatée, calculé en termes de subventionnement par unité du produit subventionné et exporté". (note de bas de page omise)

[5723] *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 464.

[5724] Nous notons que, dans le contexte d'un don, l'importance de la subvention est correctement déterminée sur la base du montant de financement effectivement transféré au moyen du don. Autrement dit, dans les cas où une subvention prend la forme d'un don, le montant de la contribution financière et le montant de l'avantage sont les mêmes.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.1970 Un deuxième vice qui selon nous est manifeste dans le calcul que font les Communautés européennes des avantages allégués conférés par les subventions liées à l'AL/FEM vient du fait qu'elles actualisent les taxes payées, selon les allégations, sur le principal prêté au titre des contrats d'AL/FEM. Ailleurs dans le présent rapport, nous avons conclu qu'il n'était pas judicieux de prendre en considération une telle incidence fiscale dans le contexte du présent différend.[5725] En outre, les Communautés européennes utilisent les montants de remboursement pour calculer la valeur actuelle relative au contrat espagnol concernant l'A340-500/600 et au contrat français concernant l'A330/A340 dont nous avons constaté qu'ils étaient erronés ou non vérifiables sur la base des éléments de preuve dont nous sommes saisis.[5726] Ainsi, même si les Communautés européennes appliquent leur propre méthode pour identifier le montant de l'avantage conféré par la subvention dans le cadre de chaque contrat d'AL/FEM, elles sous-estiment dans leurs calculs l'avantage total qui, selon nous, pourrait être raisonnablement lié à l'octroi d'AL/FEM. Enfin, nous notons que les Communautés européennes ont inclus dans leurs calculs le montant allégué de subvention AL/FEM lié à *cinq* seulement des sept programmes de LCA d'Airbus et seulement *quelques-unes* des subventions pour la R&DT dont nous avons déterminé l'existence.

7.1971 En appliquant la méthode des Communautés européennes corrigée pour tenir compte des erreurs techniques mentionnées plus haut, nous avons cherché à obtenir nos propres estimations des montants de l'avantage conféré par les subventions liées aux contrats d'AL/FEM comptés par les Communautés européennes. Ces estimations indiquent que les totaux calculés par les Communautés européennes pour l'avantage conféré par l'AL/FEM, soit **[***]** euros et **[***]**, sous-estiment le montant réel de l'avantage conféré par les subventions AL/FEM pour l'A320, l'A330/340, l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380, d'environ **[***]** en ce qui concerne le montant en euros et d'environ **[***]** en ce qui concerne le montant en livres. Notre estimation des montants de subventions pour la R&DT est approximativement le double du montant, 381 millions d'euros, calculé par les Communautés européennes pour les subventions accordées par les Communautés européennes, la France et l'Allemagne, sans même compter les prêts espagnols dont nous avons déterminé qu'ils constituaient des subventions spécifiques. De plus, les Communautés européennes n'ont pas inclus l'AL/FEM pour l'A300 et l'A310 dans leurs calculs. Nous rappelons nos constatations selon lesquelles l'AL/FEM a été accordée à un taux d'intérêt nul pour l'A300 et l'A310, alors que les points de repère du marché que nous avons déterminés étaient d'au moins 16,52 pour cent pour le contrat concernant l'A300 et d'au moins 18,88 pour cent pour l'A310, sur 100 pour cent des coûts de développement de ces avions, ce qui dénote un montant additionnel de subvention important. Ainsi, en ce qui concerne même la portion limitée des subventions spécifiques dont nous avons constaté l'existence dans le cadre du présent différend que les Communautés européennes ont comptées, elles sous-estiment très largement leur importance dans leurs calculs.

7.1972 Par ailleurs, et ce point est non négligeable, les Communautés européennes ne tiennent absolument pas compte dans leurs calculs des autres subventions spécifiques dont nous avons constaté l'existence, à savoir les subventions consistant en dons pour les infrastructures, en participations au capital social et en transferts d'actions. Nous n'avons pas calculé précisément les montants des subventions conférées, mais nous notons qu'en ce qui concerne les subventions pour les infrastructures à Mühlengberger Loch et à la ZAC AéroConstellation, les centaines de millions d'euros dépensés par les pouvoirs publics pour développer les sites ne sont pas incluses dans la base sur laquelle les prix de location ou d'achat payés par Airbus ont été calculés, ce qui apparente le montant de la différence à des dons octroyés à Airbus. Les **[***]** pour l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême et les mesures de réduction du bruit, et les 200 et quelques millions d'euros sous forme de dons régionaux pour les installations de production d'Airbus accordés par les pouvoirs publics allemands et espagnols entre 2001 et 2004 ne sont pas inclus dans les calculs des Communautés européennes. Les Communautés européennes ne comptent pas non plus la valeur du

[5725] *Voir* le paragraphe 7.430 ci-dessus.
[5726] *Voir* le paragraphe 7.415 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

transfert à MBB de la part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus détenue par la KfW intervenu en 1992 à des conditions autres que celles du marché, ni les prises de participation au capital d'Aérospatiale par les pouvoirs publics français et le Crédit Lyonnais à hauteur de 3,54 milliards de francs français intervenues en 1987, 1988, 1992 et 1994, ni le transfert à Aérospatiale par les pouvoirs publics français de leur part du capital de Dassault Aviation intervenu en 1998. Ainsi, si l'on tient compte de toutes les subventions spécifiques dont nous avons constaté qu'elles étaient octroyées à Airbus, il est clair que les calculs des Communautés européennes sous-estiment beaucoup le montant de l'avantage lié aux subventions spécifiques dont nous avons constaté qu'elles avaient été accordées pour les LCA d'Airbus, qui, selon notre estimation, est substantiel et important. En outre, considérant que la proportion des coûts de développement couverts par l'AL/FEM pour les premiers modèles de LCA d'Airbus était proche de 100 pour cent et que même une part de 33 pour cent des coûts de développement des modèles postérieurs à 1992 représente un montant non négligeable de financement subventionné, nous concluons que l'importance des subventions spécifiques est certainement suffisante pour avoir eu comme effet de permettre à Airbus de lancer des modèles successifs de LCA à un rythme que sinon elle n'aurait pas pu tenir.

L'âge des subventions d'AL/FEM

7.1973 Les Communautés européennes font valoir que plusieurs subventions AL/FEM visées dans le présent différend "remontent à plusieurs décennies" et ne peuvent pas, pour cette raison, causer un préjudice grave actuel aux intérêts des États-Unis.[5727] Il est vrai que la première AL/FEM qui a été octroyée, pour l'A300, avait été convenue par les pouvoirs publics allemands et français en 1969 et par les pouvoirs publics espagnols en 1970. Toutefois, il s'agissait simplement de la première d'une série d'AL/FEM octroyées pour chaque modèle postérieur de LCA d'Airbus. Ainsi, une AL/FEM a été accordée par les mêmes pouvoirs publics pour l'A310 en 1978. Les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques ont accordé une AL/FEM pour l'A320 en 1984[5728] et pour l'A330/A340 en 1987. Une AL/FEM a de nouveau été octroyée par les pouvoirs publics français pour l'A330-200 en 1995, et par les pouvoirs publics français et espagnols pour l'A340-500/600 en 1997. L'AL/FEM la plus récente remonte à 2000 et a été octroyée par les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques pour l'A380.

7.1974 Les LCA ayant bénéficié de ces montants d'AL/FEM octroyés ont été mis en service dans chaque cas plusieurs années après qu'ils ont été octroyés, et à l'exception de l'A300 et de l'A310, dont la production a pris fin en juillet 2007 (après la période que nous avons examinée dans le présent différend), chacun de ces aéronefs est encore produit et vendu par Airbus. Bien que les Communautés européennes relèvent que **[***]**[5729], cela n'enlève rien au fait que l'AL/FEM a permis à Airbus de lancer ce modèle au moment où elle l'a fait et d'être ainsi présente sur le marché, avec les conséquences qui en ont découlé. De plus, l'AL/FEM n'est pas la seule subvention spécifique dont nous avons constaté qu'elle conférait un avantage à Airbus dans le présent différend, et chacune de ces autres subventions spécifiques a également été accordée à maintes reprises pendant un certain nombre d'années à l'égard du même produit, les LCA d'Airbus. Ainsi, nous avons constaté que des

[5727] "L'idée que des subventions accordées il y a des décennies puissent avoir des conséquences importantes sur des décisions actuelles en matière de prix ou puissent par ailleurs causer un préjudice grave est fantaisiste, au mieux." CE, PCE, paragraphe 1656. *Voir aussi* CE, PCE, paragraphes 7, 1323, 1335, 1606, 1643, 1645, 1656, 1794, 2261, 2270 et 2272.

[5728] Airbus a mis en route le programme de développement de l'A320 en 1980, programme qui a finalement abouti au lancement de quatre modèles appartenant au groupe A320, soit le modèle de base A320, l'A321, l'A319 et l'A318.

[5729] CE, PCE, paragraphe 1655, faisant référence à Comparison of Actual Deliveries **[***],** pièce EC-327 (RCES). Nous croyons comprendre qu'à l'exception des prêts accordés pour l'A300 et l'A320, des montants importants des prêts accordés sous forme d'AL/FEM demeurent impayés, y compris la totalité du prêt consenti pour l'A380. Les Communautés européennes ne formulent pas d'allégations spécifiques en ce qui concerne **[***]**, mais même si c'était le cas, cela ne modifierait pas nos conclusions.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

subventions spécifiques avaient été octroyées sous forme de financement de la R&DT dès 1986, les octrois les plus récents remontant à 2003, de même que sous forme de dons pour les infrastructures, visant l'allongement de la piste de Brême en 1989-1990, le site AéroConstellation en 1999, le site du Mühlenberger Loch en 2000 et plusieurs sites en Espagne et en Allemagne de 2001 à 2004. Ces subventions, prises conjointement avec l'AL/FEM, ainsi que les transferts d'actions et les participations au capital social dont nous avons constaté qu'ils constituaient des subventions spécifiques accordées à Airbus entre 1988 et 1998, ont conféré des avantages à Airbus par intervalles pendant toute leur existence, en soutenant sa capacité de lancer des modèles successifs de LCA et, partant, sa participation au marché des LCA.

7.1975 Nous ne nous intéressons donc pas en l'espèce à l'octroi ponctuel d'une subvention unique, voire de plusieurs subventions, il y a plusieurs "décennies", mais à l'octroi répété de subventions ayant conféré pendant plusieurs décennies un avantage au même produit[5730], lequel a été produit et vendu pendant toute cette période, l'est encore maintenant et le sera ultérieurement. Nous avons conclu que l'AL/FEM et les autres subventions avaient joué un rôle crucial en permettant à Airbus de lancer et développer non seulement le modèle de LCA effectivement financé par chaque montant d'AL/FEM octroyé, mais aussi chacun des modèles postérieurs.[5731] De plus, des avantages sur le plan de la technologie et de la production ont découlé du développement de chaque modèle successif de LCA soutenu par une AL/FEM et d'autres subventions à la production de modèles antérieurs, et du développement de versions dérivées et améliorées de modèles antérieurs.

7.1976 Bien que l'effet d'une subvention unique puisse fort bien se dissiper avec le temps, à notre avis, 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.[5732] Nous rappelons l'observation du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland* selon laquelle "[l]es subventions accordées dans le cadre de mesures parvenues à expiration peuvent avoir eu des effets défavorables au moment où elles étaient en vigueur, et peuvent encore avoir des effets défavorables durables".[5733] De fait, la nature du produit en cause dans le présent différend (les LCA), avec les longs délais requis pour le développer et assurer une présence à long terme sur le marché, semble indiquer que les subventions accordées à différentes périodes pendant la durée de vie du produit peuvent fort bien continuer de produire des effets longtemps après l'octroi initial. C'est particulièrement vrai, croyons-nous, compte tenu du fait que le produit (les LCA) bénéficiant de ces subventions continue d'être fabriqué et vendu. Nous ne considérons donc pas que l'âge des subventions AL/FEM (ou de l'une quelconque des autres subventions en cause) porte atteinte à notre conclusion selon laquelle sans ces subventions, Airbus n'aurait pas été en mesure de lancer ni de développer chaque modèle de LCA tel qu'il était initialement conçu et au moment où elle l'a fait.

[5730] Nous rappelons notre conclusion selon laquelle un seul produit subventionné est en cause, soit les LCA d'Airbus.

[5731] Même si nous avons constaté que les États-Unis n'avaient pas démontré l'existence d'un "programme d'AL/FEM" en soi, compte tenu des éléments de preuve dont nous disposons, nous considérons que les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques, ainsi que les Communautés européennes, ont appliqué une politique consistant à soutenir le développement et la production de LCA dès 1969.

[5732] *Voir* États-Unis, PDOC, paragraphes 62 à 67, citant les pièces EC-98 (RCES), EC-362 (RCES), EC-375 (RCES) et EC-498 (RCES), États-Unis, DDONC, paragraphes 151 à 154, citant notamment les pièces US-182 (efficience du groupement des installations de production de l'A380 et des installations existantes pour l'A319/A321 sur le site du Mühlenberger Loch), EC-776 (RCES) (communité en tant que justification du lancement de nouveaux modèles dérivés).

[5733] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1201.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Concurrence en l'absence des subventions

7.1977 Comme on l'a mentionné plus haut, une critique importante du rapport Dorman formulée par les Communautés européennes dans le rapport Wachtel tient au fait que ce rapport repose, d'après les allégations, sur l'hypothèse selon laquelle Boeing n'affronterait aucune concurrence en l'absence d'une société Airbus bénéficiant d'une AL/FEM. Il est dit dans le rapport Wachtel que les "marchés" des LCA sont des duopoles naturels, de sorte que si Airbus n'existait pas, un concurrent autre que Boeing serait apparu pour prendre sa place sur ces marchés. Ainsi, dans l'hypothèse où Airbus n'aurait pas existé ou n'aurait pas lancé l'aéronef en question au moment en question, un autre concurrent aurait lancé un aéronef pour concurrencer Boeing.[5734] Compte tenu des circonstances dans lesquelles Boeing affronterait la concurrence dans cette hypothèse, il n'y a pas, selon les Communautés européennes, suffisamment d'éléments de preuve pour conclure qu'en l'absence d'AL/FEM, l'industrie des LCA des États-Unis détiendrait une part de marché plus grande et/ou percevrait des prix plus élevés pour ses produits.[5735]

7.1978 Les Communautés européennes affirment que les États-Unis eux-mêmes reconnaissent que Boeing affronterait une concurrence très vive en l'absence d'une AL/FEM et que l'hypothèse qu'ils avancent est foncièrement conjecturale. Elles relèvent notamment la déclaration suivante:

> "Chose certaine, les États-Unis ne soutiennent pas que l'industrie des LCA devrait être un monopole de Boeing ou même des États-Unis. Nul ne peut affirmer avec certitude comment l'industrie des LCA aurait évolué au cours des 40 dernières années sans les subventions accordées par les pouvoirs publics liés à Airbus et par les Communautés européennes, et visant à faire de l'Europe le lieu d'implantation d'un producteur dans un duopole concurrentiel. Sans l'aide au lancement accordée par les Communautés européennes, la concurrence aurait quand même sûrement existé. Toutefois, la nature de cette concurrence aurait sûrement été différente. Les États-Unis veulent uniquement ce que l'Accord SMC veut – que la concurrence ne soit pas une concurrence subventionnée."[5736]

Dans la mesure où "la concurrence aurait quand même […] existé" en l'absence d'une AL/FEM, les États-Unis ne peuvent pas, selon la logique des Communautés européennes, démontrer comment la concurrence dans l'industrie des LCA a été affectée par l'AL/FEM ni que ces effets concurrentiels ont causé un préjudice grave aux États-Unis.[5737]

7.1979 Nous notons, au plan factuel, que le marché des LCA est un duopole depuis la fusion de McDonnell Douglas et de Boeing en 1997. Le fait que la concurrence sur le marché se limite actuellement à Boeing et Airbus ressort, comme il faut s'y attendre, des éléments de preuve présentés par les États-Unis à l'appui de leurs allégations de préjudice grave. À titre d'exemple, les États-Unis emploient l'expression "concurrence "à somme nulle"" dans le sens où "un gain pour un producteur est presque toujours une perte pour l'autre producteur" pour décrire la concurrence entre les deux producteurs.[5738] Cette hypothèse "à somme nulle" fausse, par moments, la description que donnent les États-Unis du lien de causalité entre les subventions et l'effet sur les intérêts des États-Unis. Ainsi, par exemple, après avoir réitéré leur point de vue selon lequel en l'absence des subventions, Airbus aurait des produits LCA moins nombreux et différents, les États-Unis affirment que "{s}ur ce marché duopolistique, cela veut dire que l'industrie des LCA des États-Unis produirait et vendrait plus

[5734] CE, PCE, paragraphe 2279, citant le rapport Wachtel, pièce EC-12, paragraphes 7 et 8.
[5735] CE, DCE, paragraphe 847.
[5736] États-Unis, PDOC, paragraphe 151.
[5737] CE, DCE, paragraphes 846 à 848.
[5738] États-Unis, PCE, paragraphe 198.

d'aéronefs à des prix plus élevés qu'elle ne le fait en présence d'une concurrence subventionnée".[5739] Nous considérons effectivement que dans certains cas, les États-Unis peuvent passer trop rapidement de la conclusion selon laquelle certains produits Airbus n'existeraient pas en l'absence des subventions à la conclusion selon laquelle Boeing vendrait plus d'aéronefs et à des prix plus élevés. S'il y avait eu concurrence de la part d'un autre producteur, ce concurrent aurait peut-être été en mesure d'introduire sur le marché un aéronef concurrentiel qu'Airbus n'aurait pas pu introduire sans AL/FEM, ce qui aurait eu un effet similaire sur les ventes et les prix de Boeing. Malgré tout, nous ne souscrivons pas au postulat sur lequel repose l'argument des Communautés européennes, à savoir que la possibilité, voire la probabilité, d'une concurrence en l'absence des subventions accordées à Airbus nous oblige à conclure que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence d'un lien de causalité entre les situations prévues à l'article 6.3 et le recours des Communautés européennes et de certains États membres aux subventions.

7.1980 Comme les deux parties le reconnaissent, tout examen d'une hypothèse dans le contexte du différend qui nous occupe est foncièrement spéculatif. Toutefois, à des degrés divers, tant les États-Unis que les Communautés européennes semblent reconnaître que si Airbus n'avait pas pénétré le marché des LCA au moment où elle l'a fait, il y aurait eu sur le marché un autre participant que Boeing, mais peut-être pas un nouveau venu.[5740] Les États-Unis posent aussi comme postulat une situation dans laquelle Airbus aurait fait son apparition sur le marché à une date beaucoup plus tardive et avec une offre de LCA de qualité différente.[5741] Un examen des publications économiques, qui ont pour la plupart été présentées en tant qu'éléments de preuve dans le présent différend, peut contribuer à réduire l'éventail des possibilités.

7.1981 D'abord, certaines caractéristiques fondamentales du marché des LCA sont bien exposées dans ces publications[5742] et ne sont pas contestées par les parties. Premièrement, 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 après-vente accordé pour les LCA est extrêmement complexe et onéreux, ce qui exige d'importants investissements préalables sur une période de trois à cinq ans avant que des recettes soient perçues des clients.[5743] On peut dire en règle générale qu'il faut qu'au moins 600 aéronefs d'un nouveau modèle soient vendus avant que les recettes du programme n'excèdent les coûts. Les économies d'échelle liées aux énormes coûts de développement irrécupérables donnent aux entreprises attitrées un avantage compétitif considérable. L'effet d'apprentissage entraîne des économies d'échelle dynamiques qui renforcent encore cet avantage. Les économies de gamme font qu'il est difficile d'entrer seulement sur un segment du marché. Par conséquent, les producteurs d'une gamme complète de LCA sont avantagés. Les frais qu'entraîne le changement de fournisseurs, c'est-à-dire les frais supportés par les clients qui passent des LCA d'un constructeur à ceux d'un autre, font qu'il est plus difficile pour les nouveaux producteurs d'entrer sur le marché. La plupart des compagnies aériennes choisissent la communité. Les entreprises attitrées ont fortement intérêt à adopter des stratégies de prix d'entrée dissuasives. L'incertitude est considérable. Il est donc très difficile de trouver un financement sur le marché des capitaux pour les coûts de développement qui sont énormes.[5744] Enfin, le fait que le prix des aéronefs est normalement exprimé en dollars EU expose les constructeurs non américains dont la base de production n'est pas située aux

[5739] États-Unis, PDOC, paragraphe 131.

[5740] CE, PCE, paragraphe 2287, CE, DCE, paragraphes 859 à 861. États-Unis, PDONC, paragraphes 147, 148 et 151; États-Unis, DCE, paragraphes 587 à 589.

[5741] États-Unis, DCE, paragraphe 590.

[5742] *Voir aussi* la section VII.F.6 du présent rapport, dans laquelle nous exposons la façon dont nous voyons les conditions de concurrence pertinentes dans cette branche de production, qui correspondent aux points de vue des économistes exposés ici.

[5743] Boeder & Dorman, pièce US-373.

[5744] Klepper, pièce US-377; Boeder & Dorman, pièce US-373.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

États-Unis aux fluctuations des taux de change qui accroissent l'incertitude et contre lesquelles il est onéreux de se couvrir.[5745]

7.1982 Les économistes considèrent de manière générale qu'en raison de ces importants obstacles à l'entrée, il est difficile, sinon impossible, de se lancer dans la construction de LCA sans le soutien des pouvoirs publics. L'examen des autres scénarios possibles qui ont été analysés dans les publications donne une idée de ce que les économistes considèrent comme les hypothèses les plus probables. À titre d'exemple, Klepper avance deux scénarios qui auraient pu devenir réalité depuis 1970 si Airbus n'était pas arrivée sur le marché.[5746] Le premier est un monopole de Boeing et le second est un duopole constitué de deux producteurs établis, soit Boeing et McDonnell Douglas ou Lockheed.[5747] La différence entre ces scénarios et la réalité tient au fait qu'il y aurait deux producteurs américains attitrés au lieu d'un producteur américain établi et d'un nouveau venu non américain. Neven et Seabright examinent trois scénarios possibles pour leur cas de référence, qui tente de reproduire le développement véritable du marché des aéronefs depuis le début des années 1960.[5748] Dans le premier cas, il s'agit d'un duopole Boeing-McDonnell Douglas, dans le second cas, il s'agit d'un duopole Airbus-Boeing (sans McDonnell Douglas) et dans le troisième cas, Boeing demeure un monopole pendant toute la période. Baldwin et Krugman, qui sont cités dans le rapport Dorman, font observer que "{s}ur le marché mondial, il n'y a que trois grands constructeurs de cellules d'aéronefs pour les aéronefs à réaction dotés d'une capacité de plus de 100 passagers. On peut soutenir qu'en l'absence d'un soutien des pouvoirs publics, il n'y en aurait qu'un".[5749]

7.1983 Nous ne sommes pas convaincus par le point de vue exprimé dans le rapport Wachtel selon lequel en raison de la taille alléguée des segments sur le marché des LCA, la branche de production des LCA est un "duopole naturel". Le raisonnement fondamental qui sous-tend le rapport Wachtel à cet égard est clair. S'appuyant sur la méthode appliquée dans une étude effectuée par Bresnahan et Reiss, Wachtel segmente le marché des LCA et établit une comparaison entre une estimation du point d'équilibre moyen pour les ventes d'un modèle donné de LCA et la taille de segments du marché pris individuellement. Lorsque la taille du marché segmenté est supérieure au double du point d'équilibre, il conclut qu'il y a de la place pour deux producteurs et, partant, que le segment est un duopole naturel. Une grande faille de ce raisonnement tient au fait qu'il n'est pas tenu compte des liens entre les segments du marché. Compte tenu des économies de gamme et des frais de changement, l'entrée dans un seul des segments pris isolément est quasiment impossible. Ce problème est reconnu par Bresnahan et Reiss, qui notent dans leur conclusion que "{l}orsque des marchés se chevauchent, il devient moins évident de savoir comment les seuils d'entrée devraient être calculés".[5750] Il existe d'autres raisons de mettre en doute l'applicabilité de l'approche de Bresnahan et Reiss au marché des LCA. Les auteurs présument que les entreprises ont des coûts totaux moyens en U, alors que les effets d'apprentissage dans la branche de production des LCA tend à diminuer les coûts marginaux, du moins jusqu'à un certain niveau de production assez important. Les publications théoriques sur l'organisation industrielle donnent à entendre que les courbes d'apprentissage peuvent fournir de fortes

[5745] Klepper, pièce US-377.
[5746] Klepper, pièce US-377.
[5747] Le deuxième scenario présume que le marché est assez vaste pour deux ou plusieurs producteurs, et que Lockheed et McDonnell Douglas étaient des producteurs efficients. Klepper, pièce US-377, page 789. L'auteur relève qu'en réalité, un monopole complet ne se concrétiserait probablement pas et qu'un autre producteur américain ne ferait probablement pas concurrence à Boeing sur un pied d'égalité.
[5748] Neven & Seabright, pièce US-382.
[5749] R. Baldwin et P. Krugman, Industrial Policy and International Competition in Wide-Bodied Jet Aircraft, dans Trade Policy Issues and Empirical Analysis, R. Baldwin, éd., National Bureau of Economic Research, 1988, page 45.
[5750] T.F. Bresnahan et P.C. Reiss, *Entry and competition in concentrated markets.* 99(5) Journal of Political Economy, 977 (1991)

incitations stratégiques aux entreprises.[5751] À titre d'exemple, Cabral et Riordan montrent que dans un duopole comportant de fortes efficiences au chapitre de la courbe d'apprentissage, l'entreprise dont les coûts sont moins élevés a tendance à augmenter son avance[5752]; de leur côté, Dasgupta et Stiglitz montrent que lorsque l'apprentissage est prononcé, un oligopole peut s'orienter vers un monopole.[5753]

7.1984 Par conséquent, notre évaluation des arguments et des éléments de preuve que les parties ont présentés nous amène à conclure qu'il existe de nombreuses possibilités pour la branche de production des LCA dans le monde hypothétique qui aurait existé si Airbus n'avait pas obtenu de subventions. Dans un scénario, Airbus ne serait pas du tout entrée sur le marché des LCA et Boeing aurait occupé une position monopolistique en détenant 100 pour cent du marché. Dans ce scénario, le lien entre les subventions ayant permis à Airbus d'entrer sur le marché des LCA et la part de marché perdue par Boeing se passe d'explication. Tout détournement d'échanges et toute perte de ventes réellement subis par Boeing seraient directement attribuables aux subventions accordées à Airbus, lesquelles lui ont permis de lancer et de développer sa propre famille de LCA. Dans un deuxième scénario plausible, Airbus ne serait pas entrée sur le marché, mais il y aurait quand même eu deux acteurs; compte tenu des éléments de preuve dont nous disposons, ces acteurs auraient vraisemblablement été Boeing et McDonnell Douglas, ce dernier ayant fusionné avec Boeing en 1997.[5754] Comme Boeing et McDonnell Douglas sont (ou étaient) des constructeurs de LCA des États-Unis, le lien entre les subventions qui ont permis à la société non américaine, Airbus, d'entrer sur le marché des LCA et le préjudice grave causé aux intérêts des États-Unis (détournement des LCA de Boeing et/ou de McDonnell Douglas des marchés des LCA et perte de ventes) ne ferait encore une fois aucun doute. Enfin, dans un troisième et un quatrième scénario, Airbus serait peut-être entrée sur le marché des LCA sans les subventions, soit en affrontant la concurrence de Boeing prise isolément, soit en affrontant la concurrence d'une branche de production américaine constituée de Boeing et d'un autre producteur américain. Dans les deux cas, il lui aurait été matériellement impossible d'être présente sur le marché des LCA avec le même aéronef et aux époques où elle l'a effectivement été, compte tenu de nos conclusions concernant l'effet cumulatif des subventions AL/FEM et des autres subventions en cause sur la capacité d'Airbus de lancer des modèles successifs de LCA comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait. À notre avis, Airbus aurait tout simplement été incapable, sans l'AL/FEM et les autres subventions, et en ayant recours entièrement à un financement non subventionné, d'adopter le rythme de développement des aéronefs qui lui aurait permis de lancer la gamme de LCA qu'elle a réussi à lancer jusqu'à ce jour, ce qui lui a permis d'occuper la position qu'elle occupe actuellement sur le marché des LCA. Il s'ensuit que même dans le cas improbable où Airbus aurait été en mesure d'entrer sur le marché des LCA en tant que concurrent non subventionné, nous sommes convaincus qu'elle n'aurait pas eu, au cours de la période allant de 2001 à 2006, la présence commerciale dont nous avons fait état dans les sections précédentes du présent rapport.[5755]

[5751] *Voir* la synthèse dans C. Lanier Benkard, *A Dynamic Analysis of the Market for Wide-Bodied Commercial Aircraft*, 71 Review of Economic Studies 581 (2004).

[5752] L. Cabral & M.H. Riordan, *The learning curve, market dominance, and predatory pricing*, 62(5) Econometrica 1115 (1994).

[5753] P. Dasgupta & J. Stiglitz, Learning-by-doing, market structure and industrial and trade policies. 40 Oxford Economic Papers 246, (1988).

[5754] Nous relevons à cet égard l'affirmation des États-Unis selon laquelle la concurrence d'Airbus a joué un rôle dans la sortie de McDonnell Douglas de la branche de production des LCA. États-Unis, PDOC, paragraphe 68. De plus, nous relevons que Lockheed, l'autre concurrent sur le marché à une date antérieure, avait déjà quitté le marché en 1981, et aucune des deux parties n'a laissé entendre que toute autre entité préexistante était ou aurait été en mesure de faire son entrée dans la branche de production des LCA, ou qu'une entité autre que Boeing a voulu se porter acquéreur de McDonnell Douglas.

[5755] *Voir* les paragraphes 7.1752, 7.1757, 7.1780, 7.1781, 7.1782, 7.1784 et 7.1786 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Facteurs autres que la concurrence avec les LCA subventionnés d'Airbus

7.1985 Les Communautés européennes affirment que l'allégation des États-Unis selon laquelle les subventions accordées aux LCA d'Airbus causent des effets défavorables actuels ne peut pas être soutenue parce que ceux-ci ne tiennent pas compte de différents facteurs de "non-imputation" qui, selon l'affirmation des Communautés européennes, sont responsables, indépendamment de la concurrence avec les LCA d'Airbus, d'une "portion importante de toute baisse actuelle des prix, ventes, livraisons et part de marché de Boeing".[5756] Dans ce contexte, les Communautés européennes invoquent la mauvaise gestion alléguée des relations avec la clientèle, des considérations géopolitiques ainsi que le rôle des constructeurs de moteurs dans les campagnes de vente en tant qu'éléments ayant contribué aux pertes de ventes, plutôt que les prix fixés par Airbus. Nous avons rejeté plus haut le point de vue selon lequel les pertes de ventes devaient être imputables au fait que les prix sont plus bas pour constituer des effets défavorables.[5757] Comme il en est question plus haut, nul ne conteste que les campagnes de vente d'Airbus que nous avons examinées ont été couronnées de succès, et nous avons donc conclu que les États-Unis avaient démontré que Boeing avait perdu des ventes considérables au cours de la période allant de 2001 à 2006. Nous avons relevé qu'il existait de nombreux facteurs en cause dans la décision d'un client d'acheter tel ou tel LCA. Toutefois, un facteur qui est essentiel est la disponibilité d'un ou de plusieurs modèles donnés de LCA adaptés aux besoins de ce client bien précis au moment de la vente. Nous avons conclu qu'en l'absence de l'AL/FEM et des autres subventions en cause, Airbus n'aurait pas été en mesure de lancer les LCA en question comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait. Par conséquent, la présence de ces LCA subventionnés sur le marché est une cause fondamentale des pertes de ventes observées. S'il n'y avait pas eu les subventions, Airbus n'aurait pas participé à la concurrence pour ces ventes avec les LCA qu'elle a effectivement vendus.[5758] De même, la part de marché d'Airbus est directement imputable à sa capacité de vendre et livrer sur le marché des Communautés européennes et les marchés de certains pays tiers des LCA qui n'auraient pas été disponibles sans les subventions qui ont soutenu le lancement de chacun des modèles de LCA d'Airbus.

7.1986 Nous relevons que les Communautés européennes estiment d'une manière générale que les subventions accordées dans le passé ne peuvent pas être la cause de l'évolution de la part de marché pendant la période que nous examinons. Nous ne souscrivons pas à ce point de vue puisque, comme nous l'avons indiqué, dans la branche de production des LCA, l'effet des subventions qui soutiennent le développement de nouveaux modèles de LCA se fait sentir longtemps après que les subventions ont été accordées, c'est-à-dire pendant les années où les LCA soutenus par ces subventions sont vendus et livrés à des clients qui n'auraient autrement pas eu la possibilité de les acheter.[5759] En tout état de cause, cependant, nous ne jugeons pas nécessaire dans les circonstances de l'espèce d'établir un lien entre l'évolution particulière de la part de marché que nous avons observée et le moment auquel les subventions ont été accordées pour formuler une constatation de détournement sur le marché des Communautés européennes ou les marchés de pays tiers. Nous avons constaté que l'effet de l'AL/FEM, complétée par les autres subventions contestées, avait été de permettre à Airbus de lancer et de mettre sur le marché des LCA qu'elle n'aurait pas été en mesure de lancer autrement – en d'autres termes, les subventions soutiennent la présence d'Airbus sur chaque segment du marché des LCA avec chacun de ses modèles de LCA. Comme nous avons conclu qu'en l'absence des subventions, Airbus n'aurait pas eu la même présence commerciale pendant la période que nous avons examinée, il est

[5756] CE, DCE, paragraphe 1090.
[5757] *Voir* les paragraphes 7.1841 à 7.1845 ci-dessus.
[5758] Il n'est pas certain qu'elle aurait pu même participer à la concurrence pour ces ventes, par exemple avec un autre LCA développé sans subventions, car les pertes de ventes se rapportaient toutes à des aéronefs à propos desquels nous avons conclu qu'ils n'auraient pas été développés par Airbus aux époques pertinentes si des modèles antérieurs n'avaient pas bénéficié de subventions.
[5759] *Voir* l'analyse au paragraphe 7.1976 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

clair que ces LCA ont détourné les LCA de Boeing des marchés pertinents et fait perdre des ventes sur le même marché.

7.1987 Les Communautés européennes attirent aussi l'attention sur la baisse sensible du marché de 2001 à 2003 à la suite des événements du 11-septembre (que le début de la guerre en Irak et l'épidémie de SRAS en Asie ont aggravée). Elles font valoir que la gravité de cette baisse et son incidence plus forte, d'après les allégations, sur Boeing que sur Airbus obligent à conclure que cette baisse a été responsable, du moins en partie, d'un recul de la demande et d'une baisse des prix des LCA de Boeing.[5760] Nous reconnaissons assurément qu'il y a eu une baisse sensible du marché des LCA après les événements du 11 septembre. Toutefois, comme nous l'avons déjà mentionné, cette baisse a touché aussi bien Boeing qu'Airbus. Même si nous acceptons le point de vue des Communautés européennes selon lequel la baisse a eu des conséquences plus importantes sur les ventes de Boeing que sur celles d'Airbus, cela n'affaiblit pas, selon nous, nos conclusions concernant l'effet des subventions dans le présent différend, qui ont permis à Airbus de disposer des modèles bien précis de LCA qu'elle a vendus et livrés sur le marché en difficulté.

7.1988 Les Communautés européennes soutiennent que même si l'effet des subventions est de permettre à Airbus de lancer un modèle de LCA qu'elle n'aurait pas lancé autrement, tout effet défavorable causé par ces subventions disparaît lorsque Boeing lance un aéronef qui concurrence le modèle Airbus subventionné.[5761] Les États-Unis font valoir que cette affirmation est incorrecte sur le plan de la logique et dans les faits.[5762] Nous partageons cet avis.

7.1989 Comme les États-Unis le signalent, si Airbus lançait un LCA subventionné, soit Boeing aurait lancé son propre aéronef concurrent par la suite même si Airbus n'avait rien lancé, en se fondant sur sa propre évaluation des demandes des clients ainsi que du marché et de ses capacités, soit elle ne l'aurait pas fait. Si Boeing avait lancé l'aéronef de toute façon, elle n'aurait pas eu à affronter la concurrence du modèle Airbus subventionné, en l'absence des subventions, car sans les subventions, le modèle Airbus n'aurait pas été lancé à ce moment-là ni avec ces caractéristiques. Par contre, si Boeing avait lancé l'aéronef concurrent uniquement en réaction au modèle Airbus subventionné, il aurait fallu qu'elle consacre des capitaux et des ressources à cette fin, ce qu'elle n'aurait peut-être pas fait autrement. Par conséquent, en l'absence des subventions, Boeing aurait peut-être utilisé ces ressources d'une manière différente. Dans les deux cas, le détournement des importations du marché communautaire, le détournement des exportations de certains marchés de pays tiers et les pertes de ventes en raison de la concurrence avec les LCA Airbus subventionnés seraient autant de conséquences des subventions, sans lesquelles les LCA Airbus n'auraient pas existé à ce moment-là. Par conséquent, que Boeing ait ou non lancé un LCA pour répliquer à Airbus, il y aurait eu des effets défavorables.

7.1990 L'argument des Communautés européennes à cet égard semble indiquer que les subventions accordées à Airbus sont en quelque sorte bénéfiques parce qu'elles permettent à Airbus d'affronter la concurrence de Boeing, ce qui est bon pour les consommateurs de LCA, les compagnies aériennes et les sociétés de crédit-bail, de même que pour les voyageurs, et que cela empêche de constater que ces subventions causent des effets défavorables aux intérêts des États-Unis. De fait, les Communautés européennes affirment que Boeing voit d'un bon œil la concurrence avec Airbus, et que cette concurrence a "donné naissance à de nombreux produits LCA nouveaux et innovants" et encourage

[5760] CE, DCE, paragraphes 1093 et 1094.
[5761] CE, PCE, paragraphes 2288 à 2304.
[5762] États-Unis, DCE, paragraphe 585. Le Brésil ne souscrit pas à l'affirmation des États-Unis selon laquelle les effets défavorables sont éteints par le lancement par Boeing, en l'espace de deux à trois ans, d'un aéronef concurrent technologiquement égal ou supérieur. Selon lui, l'effet de distorsion persistant que les subventions produisent sur le marché ne disparaît pas avec le lancement d'un aéronef concurrent. Brésil, communication en tant que tierce partie, paragraphe 57.

une baisse des prix pour les acheteurs de LCA et une demande accrue, ce qui constitue en définitive le fondement de la santé financière de Boeing et d'Airbus. Les Communautés européennes affirment que les compagnies aériennes et d'autres acheteurs de nouveaux LCA assurent que cette concurrence est vitale pour leur succès économique de même que pour leur santé financière et leur survie.[5763] Il se peut que Boeing voie d'un bon œil la concurrence, et que cette concurrence entre Boeing et Airbus profite aux acheteurs de LCA. Toutefois, cela ne veut pas dire que les États-Unis n'ont pas le droit d'obtenir réparation en vertu de l'Accord SMC si cette concurrence est alimentée par des subventions utilisées par un autre Membre qui causent des effets défavorables à leurs intérêts.

7.1991 Par ailleurs, nous ne voyons rien dans l'Accord SMC qui permette de dire qu'une amélioration du "bien-être des consommateurs" constitue un moyen de défense à l'égard d'une allégation d'effets défavorables causés par des subventions. Rien dans le texte de l'Accord, ni dans son objet et son but, n'étaye l'affirmation selon laquelle le groupe spécial peut ou devrait tenir compte des effets "positifs" possibles de subventions sur la concurrence pour évaluer des allégations de préjudice grave. Il peut souvent arriver que des subventions contribuent en fait de manière positive au bien-être des consommateurs – par exemple, dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le groupe spécial a constaté l'existence d'un empêchement de hausses de prix causé par les subventions et a conclu que l'utilisation de subventions par les États-Unis avait causé des effets défavorables aux intérêts du Brésil. Toutefois, cet empêchement de hausses de prix a vraisemblablement aussi eu pour conséquence que les prix des textiles et des vêtements étaient plus bas qu'ils ne l'auraient été autrement, ce qui est "positif", mais il a aussi fait chuter les revenus des producteurs de coton, ce qui est négatif. Il n'est nulle part fait mention de cela dans la décision du groupe spécial ou de l'Organe d'appel, et il n'y a absolument rien qui permette de penser que les groupes spéciaux devraient d'une manière ou d'une autre procéder à un examen qui pourrait "mettre en balance" ces effets contraires.

7.1992 À notre avis, le fait que Boeing a décidé de faire face à la concurrence subventionnée d'Airbus au meilleur de sa capacité ne peut pas être considéré comme supprimant les effets défavorables causés par les subventions en cause. Conclure le contraire viderait de leur contenu, selon nous, les mesures correctives de l'Accord SMC applicables aux subventions qui causent des effets défavorables car cela voudrait dire qu'un Membre ne doit pas chercher à réagir aux effets défavorables causés par des subventions, ni chercher à les atténuer, de crainte de ne pas être en mesure de démontrer leur existence dans un différend. Nous ne pouvons pas croire qu'un tel résultat soit justifié.

7.1993 Selon nous, il est évident qu'Airbus n'aurait pas été en mesure de mettre sur le marché les LCA qu'elle a lancés sans les subventions que les Communautés européennes et les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques lui ont accordées. Nous rappelons que nous ne concluons pas qu'Airbus n'existerait nécessairement pas du tout en l'absence des subventions, mais simplement, à tout le moins, qu'elle n'aurait pas été en mesure de lancer ni de développer les modèles de LCA qu'elle a effectivement réussi à mettre sur le marché. Si Airbus avait réussi à faire son entrée dans la branche de production des LCA sans subventions, elle aurait été un constructeur de LCA bien différent et, croyons-nous, beaucoup plus faible pendant la période que nous avons examinée, disposant au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir. Par conséquent, quel que soit le scénario, Airbus n'aurait pas eu la présence commerciale ni la capacité de remporter des commandes de LCA qui l'ont caractérisée au cours de la période allant de 2001 à 2006 et, au moins, la branche de production des LCA des États-Unis n'aurait pas perdu de ventes au profit d'Airbus et aurait détenu une plus grande part de marché dans les CE et sur les marchés de pays tiers que ce n'a été effectivement le cas pendant cette période. Nous estimons que la présence commerciale d'Airbus au cours de la période allant de 2001 à 2006, telle qu'elle ressort de la part du marché communautaire et des marchés de certains pays tiers qu'elle détenait ainsi que des ventes qu'elle a emportées au détriment de Boeing, est de toute évidence un effet des subventions dans le présent différend. Nous concluons donc que le détournement des LCA des États-Unis du marché communautaire et des

[5763] CE, PCE, paragraphes 1378 à 1381.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

marchés de certains pays tiers ainsi que les pertes de ventes que nous avons constatés au cours de la période allant de 2001 à 2006 sont un effet des subventions spécifiques accordées à Airbus dont nous avons constaté l'existence.

Effet "produit" allégué des subventions sur les prix

7.1994 Enfin, les États-Unis affirment également que parce que les subventions en cause étaient nécessaires pour donner à Airbus la capacité de développer et de mettre sur le marché avec succès la gamme complète de ses modèles de LCA, elles ont également créé une pression au niveau de l'offre qui doit par la force des choses avoir eu une incidence sur les prix sur le marché des LCA.[5764] Cet argument fondé sur les prix au niveau de l'offre est avancé dans le rapport Dorman[5765] et dans la déclaration des professeurs Joseph Stiglitz et Bruce Greenwald, que les États-Unis ont présentée en réponse à une question posée par le Groupe spécial ("déclaration Stiglitz/Greenwald").[5766] La déclaration Stiglitz/Greenwald, en particulier, fait valoir que l'incidence sur les prix découle directement et inévitablement de l'introduction d'un nouveau modèle d'aéronef, en faisant observer ceci:

> "L'introduction d'un nouveau modèle représente inévitablement un accroissement de l'offre qui, tout aussi inévitablement, a une incidence négative sur les prix. L'exemple le plus extrême d'un tel impact est celui du nouveau modèle qui, sans la subvention, n'aurait pu être introduit sur le plan économique, étant donné que les rendements possibles n'auraient pas justifié l'investissement non subventionné considéré."[5767]

Les Communautés européennes font valoir que les arguments des États-Unis et la déclaration Stiglitz/Greenwald reposent sur l'hypothèse selon laquelle en l'absence d'Airbus, Boeing n'affronterait aucune concurrence, tandis que les États-Unis ont reconnu qu'en l'absence d'Airbus ou de l'AL/FEM, Boeing ferait face à la concurrence.[5768] Selon ce que nous croyons comprendre, l'argument des Communautés européennes consiste principalement à dire que parce que deux ou plusieurs constructeurs de LCA se feraient activement concurrence même en l'absence d'Airbus, les effets sur les prix résultant de l'accroissement de l'offre sur le marché des LCA ne peuvent pas être attribués aux subventions accordées à Airbus.

7.1995 D'après ce que nous croyons comprendre, l'argument avancé par Stiglitz et Greenwald veut que dans une situation de duopole, comme celle qui caractérise la branche de production des LCA à l'heure actuelle, une subvention qui permet de lancer un nouveau modèle d'aéronef augmentera probablement l'offre et, de ce fait, fera probablement baisser le prix des LCA sur le marché. La déclaration Stiglitz/Greenwald semble proposer deux scenarios possibles. Dans le premier scénario, l'un des membres du duopole produit déjà un aéronef spécifique et la subvention permet à l'autre membre du duopole de lancer un aéronef directement concurrent. Dans un tel cas, la subvention augmente l'offre et abaisse le prix sur ce segment spécifique du marché. Dans le second scénario, la

---

[5764] États-Unis, DCE, paragraphe 594.

[5765] À cet égard, le rapport Dorman dit ce qui suit:

> "Il est probable qu'un programme d'aéronefs qui est soutenu par une aide au lancement entraînera une baisse des prix sur le segment du marché ciblé par ce programme. Les aéronefs concurrents devront abaisser leurs prix et vendront probablement moins d'unités car certains clients achèteront le nouvel aéronef et la plupart des clients instrumentaliseront un vendeur contre un autre pour obtenir des remises plus importantes."

Rapport Dorman, pièce US-70 (RCC), page 9.

[5766] Déclaration de MM. Joseph E. Stiglitz et Bruce C. Greenwald, *On the Question of the Impact of Subsidies on Supply and Prices in the LCA Market* (21 janvier 2008), pièce US-676 (ci-après "déclaration Stiglitz/Greenwald").

[5767] Déclaration Stiglitz/Greenwald, page 2.

[5768] États-Unis, PDOC, paragraphe 151; États-Unis, DCE, paragraphe 571.

subvention permet à l'un des membres du duopole de lancer un aéronef sur un segment du marché qui n'est pas encore occupé. Dans un tel cas, la subvention exercera une pression à la baisse sur le prix des aéronefs sur les segments adjacents du marché. Dans l'ensemble, la déclaration Stiglitz/Greenwald étaye le point de vue selon lequel les prix sur le marché des aéronefs sont plus bas qu'ils ne le seraient dans l'hypothèse du monopole de Boeing. L'entrée subventionnée d'Airbus et les lancements subséquents d'aéronefs Airbus ont de toute évidence augmenté l'offre d'aéronefs et fait baisser les prix des aéronefs Boeing.[5769] Toutefois, à notre avis, la déclaration Stiglitz/Greenwald ne nous aide pas à évaluer si les prix qui étaient pratiqués entre 2001 et 2006 étaient supérieurs ou inférieurs à ceux qui auraient été obtenus dans les deuxième et quatrième scénarios hypothétiques que nous avons formulés au paragraphe 7.1984 plus haut, c'est-à-dire si le marché avait évolué vers i) un duopole formé de deux producteurs américains de LCA non subventionnés relativement égaux, ou ii) une situation faisant intervenir deux producteurs américains non subventionnés relativement égaux qui se font concurrence et qui sont en concurrence avec un troisième producteur non subventionné, mais relativement plus faible, soit Airbus. La concurrence entre les producteurs dans l'une ou l'autre de ces circonstances aurait très bien pu être encore plus féroce que la concurrence entre un nouveau venu subventionné, qui subirait vraisemblablement un désavantage correspondant au niveau des coûts initiaux, et un producteur attitré. Les niveaux de prix qui en résultent dans les deux premiers scénarios auraient alors pu être plus bas que celui du dernier scénario, qui correspond plus étroitement au véritable duopole Boeing-Airbus.

7.1996 Compte tenu de ce qui précède, nous sommes d'avis que nous ne pouvons pas parvenir à des conclusions fermes sur l'effet sur les prix de la présence de LCA Airbus subventionnés sur le marché, et nous ne pouvons donc pas conclure que les États-Unis ont démontré, dans ce contexte, que les subventions ont causé l'empêchement notable de hausses de prix et la dépression notable des prix que nous avons observés au cours de la période allant de 2001 à 2006.

Théorie du lien de causalité "fondée sur le prix" formulée par les États-Unis

7.1997 La théorie du lien de causalité "fondée sur le prix" formulée par les États-Unis repose principalement sur l'argument selon lequel les subventions contestées, et en particulier l'AL/FEM, ont fourni à Airbus les moyens financiers nécessaires pour se montrer flexible sur les prix de ses LCA lorsqu'elle était en concurrence avec Boeing, ce qui lui a permis d'emporter des ventes, de capturer une part de marché ainsi que de déprimer les prix des LCA et d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable au cours de la période allant de 2001 à 2006. Les États-Unis expliquent qu'il y a essentiellement deux raisons qui expliquent cet effet allégué de l'AL/FEM sur les prix. Premièrement, ils avancent que la nature et l'importance de l'octroi cumulatif d'une AL/FEM à Airbus a eu une incidence directe et importante sur le flux de trésorerie disponible d'EADS, ce qui a permis à Airbus de faire preuve d'un plus grand dynamisme dans son approche des investissements, y compris les concessions de prix visant à consolider une part de marché à long terme. Deuxièmement, ils affirment que l'AL/FEM a abaissé le coût marginal de production d'Airbus en diminuant indirectement son coût marginal du capital qui, à son tour, comme les États-Unis le font valoir, pouvait selon toute attente entraîner une baisse du prix des LCA d'Airbus.[5770]

7.1998 Les Communautés européennes contestent les affirmations des États-Unis et font valoir que ceux-ci n'ont pas calculé l'effet allégué sur le flux de trésorerie, qui est nul ou *de minimis* selon les

[5769] Nous relevons à cet égard la conclusion de Baldwin & Krugman, citée dans Neven & Seabright, pièce US-382, page 22, selon laquelle s'agissant du segment du marché englobant l'A300 et le Boeing 767, "l'arrivée d'Airbus s'est soldée par … d'importantes pertes de profits pour Boeing … {l}es États-Unis dans leur ensemble ont essuyé des pertes …".

[5770] États-Unis, PCE, paragraphe 819; États-Unis, PDONC, paragraphes 154 à 160; États-Unis, PDOC, paragraphes 58 à 60; États-Unis, DCE, paragraphes 595 à 598; États-Unis, DDONC, paragraphes 173 à 176; États-Unis, réponses aux questions n° 228, 229 et 230 du Groupe spécial.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Communautés européennes.[5771] En tout état de cause, elles soutiennent que les États-Unis n'ont pas démontré qu'Airbus avait effectivement utilisé un quelconque flux de trésorerie additionnel pour abaisser ses prix. Les Communautés européennes font valoir qu'Airbus n'a pas la motivation ni la possibilité commerciale d'utiliser l'avantage conféré par les subventions pour abaisser les prix de ses LCA.[5772] Elles font également valoir que toute incidence de l'AL/FEM sur la notation d'EADS ou un coût de production plus bas n'est pas un "avantage " au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, parce que ce même avantage proviendrait d'un autre financement aux conditions du marché. Par conséquent, selon les Communautés européennes, la différence entre les taux d'intérêt au titre de l'AL/FEM et les points de repère du marché rend très bien compte de cet effet.[5773]

Effet allégué sur le flux de trésorerie disponible d'EADS

7.1999 Les États-Unis font valoir qu'en l'absence d'AL/FEM, la situation financière d'Airbus aurait été bien pire qu'elle ne l'a été dans les faits. À supposer, pour les besoins de l'argumentation, qu'Airbus ait lancé chacun de ses programmes de LCA sans subventions en obtenant des fonds auprès de prêteurs commerciaux, les États-Unis font valoir qu'"{à} un moment donné, le risque cumulatif des projets et l'exposition cumulative d'Airbus à des niveaux élevés d'endettement aux taux pleins du marché auraient empêché la société d'obtenir de nouveaux fonds pour ses investissements".[5774] De fait, les États-Unis estiment que même avec une AL/FEM, Airbus se heurtait à d'importantes difficultés s'agissant du financement de ses projets de LCA. À titre d'exemple, ils font référence à des éléments de preuve qui, selon eux, montrent que **[***]**.[5775] Ils soutiennent que les Communautés européennes ont reconnu ce fait en affirmant dans leur première communication écrite qu'"{i}l n'est pas étonnant qu'Aérospatiale ait eu besoin de capitaux propres additionnels pour financer les nouveaux investissements. Le flux de trésorerie généré en interne n'était pas suffisant, et un ratio d'endettement prudent imposait des limites quant au montant d'un nouvel emprunt pouvant être contracté".[5776] En outre, pour étayer le même point, les États-Unis rappellent l'observation formulée dans le rapport du Sénat français de 1997 concernant l'octroi d'une AL/FEM pour l'A380, qui exprimait le point de vue selon lequel le financement de ce projet aux conditions du marché "alourdirait beaucoup les charges financières des entreprises et déséquilibrerait leur bilan compte tenu de la faiblesse de leurs fonds propres".[5777] Ils font donc valoir qu'outre les éléments de preuve indiquant que l'AL/FEM a eu une incidence directe sur les différentes décisions prises par Airbus en matière de lancement, l'effet cumulatif de l'AL/FEM sur la situation financière globale d'Airbus doit également être pris en considération.

7.2000 Selon les États-Unis, une mesure pertinente de l'incidence de l'AL/FEM sur la situation financière globale d'Airbus est son incidence sur le flux net de trésorerie disponible d'EADS. Citant un rapport de recherche de janvier 2007 de la Deutsche Bank Company[5778], les États-Unis font observer qu'au cours de la période allant de 2001 à 2006, les changements intervenus dans l'AL/FEM nette ont représenté près de la moitié du flux net de trésorerie disponible d'EADS. Ils affirment que le

[5771] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphes 59 et 60.
[5772] CE, DCE, paragraphe 671.
[5773] CE, DCE, paragraphe 1037, CE, réponse à la question n° 230 du Groupe spécial, paragraphe 55.
[5774] États-Unis, réponse à la question n° 229 du Groupe spécial.
[5775] États-Unis, réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, faisant référence à *Aérospatiale Report to Credit Lyonnais* (1994), pièce US-296 (RCC).
[5776] États-Unis, réponse à la question n° 228 du Groupe spécial, faisant référence à CE, PCE, paragraphe 1135.
[5777] Rapport de 1997 du Sénat français, page 72, pièce US-18, auquel les États-Unis ont fait référence dans leur réponse à la question n° 229 du Groupe spécial.
[5778] Deutsche Bank, *EADS: Risks Mispriced – Downgrade to Sell*, 9 janvier 2007, page 7 (ci-après "rapport de la Deutsche Bank"), pièce US-459.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

rapport de la Deutsche Bank démontre que le flux net de trésorerie disponible d'EADS en 2001 et 2002 aurait été négatif sans l'octroi d'une AL/FEM. Pourtant, selon eux:

> "... c'[est] précisément pendant cette période, alors que le marché était déprimé, qu'Airbus a intensifié ses efforts pour emporter des ventes et gagner une part de marché en faisant des offres de prix concurrentielles plus basses que celles de Boeing et en emportant plusieurs grosses ventes à long terme. Si, pendant cette période, Airbus avait compté sur ses propres ressources pour financer le développement en cours de l'A340-500/600 et de l'A380, et pour se préparer à financer l'A350 – si, en fait, elle avait pu faire ces choses sans subventions des pouvoirs publics -, sa flexibilité financière pour poursuivre sa stratégie en matière de fixation des prix aurait été très différente".[5779]

7.2001 Les États-Unis font également observer que le rapport de la Deutsche Bank conclut que sans les flux entrants de trésorerie provenant des versements d'AL/FEM nette et des avances consenties par les clients ayant commandé des LCA, "EADS devra améliorer sensiblement son rendement sous-jacent générateur de liquidités disponibles dans le futur" sans quoi elle sera probablement incapable d'"éviter le refinancement futur du groupe en contractant de nouvelles dettes, en obtenant des capitaux propres additionnels ou en procédant à des émissions d'obligations hybrides".[5780] Les États-Unis font donc valoir que l'analyse faite par la Deutsche Bank du flux net de trésorerie disponible confirme que l'AL/FEM a eu une incidence majeure sur les contraintes financières auxquelles Airbus faisait face, ce qui montre qu'elle a joué un rôle déterminant en procurant à Airbus un flux de trésorerie disponible positif et donc aussi "la capacité de prendre les décisions en matière de fixation des prix qui sont au cœur du préjudice grave dont les États-Unis se plaignent".[5781]

7.2002 Les Communautés européennes font valoir que rien dans le rapport de la Deutsche Bank ne donne à entendre que l'AL/FEM a procuré à Airbus une flexibilité en matière de fixation des prix. Elles affirment que les États-Unis, sur la base du rapport de la Deutsche Bank, font montre d'un vice conceptuel étant donné qu'au lieu de tenir compte de l'avantage conféré par la subvention, leurs arguments s'appuient sur le montant total de la contribution financière accordée par l'AL/FEM.[5782] De plus, les Communautés européennes avancent qu'au cours des années 2001 et 2002, l'AL/FEM n'a pas représenté une source de liquidités qui aurait permis à Airbus de réduire le prix des LCA. Selon elles, le principal provenant des contrats d'AL/FEM concernant l'A380 a été utilisé aux fins pour lesquelles il avait été emprunté – c'est-à-dire le développement de l'A380.[5783] En tout état de cause, les Communautés européennes avancent que parce que, à leur avis, Airbus aurait pu remplacer les prêts au titre de l'AL/FEM qu'elle avait reçus pour les LCA lancés après 1992 par un financement provenant de fournisseurs partageant les risques, le même montant de contribution financière et, partant, le même niveau de trésorerie, serait revenu à EADS même en l'absence d'AL/FEM. Elles font donc valoir que "toute incidence matérielle sur la structure financière d'EADS" résultant de ces flux entrants se serait produite avec ou sans les prêts au titre de l'AL/FEM. Dans cette optique, elles estiment que le principal déboursé par le biais de l'AL/FEM ne peut pas, en lui-même et à lui seul, conférer un avantage à Airbus par rapport au marché.[5784] Enfin, les Communautés européennes font valoir que lorsque la période allant de 1999 à 2007 est prise en considération, Airbus a remboursé aux États membres concernés plus de liquidités que celles qu'elle a reçues sous forme de financement au

[5779] États-Unis, PDONC, paragraphe 160.
[5780] États-Unis, réponse à la question n° 229 du Groupe spécial, citant le rapport de la Deutsche Bank, page 7, pièce US-459.
[5781] États-Unis, réponse à la question n° 229 du Groupe spécial.
[5782] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 229 du Groupe spécial.
[5783] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 229 du Groupe spécial, note de bas de page 29.
[5784] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 229 du Groupe spécial.

titre de l'AL/FEM, de sorte que sur cette période plus longue, l'AL/FEM n'a pas augmenté sa trésorerie disponible, mais l'a en réalité consommée.[5785]

7.2003 Le rapport de la Deutsche Bank est un document de 18 pages qui analyse un certain nombre de "questions fondamentales" touchant les activités commerciales d'EADS en vue de formuler une recommandation sur la manière de vendre les actions d'EADS. Parmi ces questions, il y a les risques financiers et techniques associés aux projets de développement d'aéronefs qui étaient en cours ou en préparation en janvier 2007, à savoir l'A380, l'A350XWB et l'A400M. Dans ce contexte, le rapport de la Deutsche Bank identifie ce qui constitue "vraisemblablement la grande question pour EADS", c'est-à-dire le maintien d'un niveau de liquidités disponibles suffisant pour couvrir les exigences de ses activités commerciales".[5786] Le montant de 1 milliard d'euros par an jusqu'en 2013 a été retenu. Le rapport fait observer que ce niveau de liquidités disponibles "ne semble peut-être pas exigeant à première vue", et précise ensuite qu'une grande partie de la trésorerie disponible d'EADS entre 2001 et 2005 provenait de l'AL/FEM et d'"importantes rentrées" de paiements anticipés.

7.2004 Lorsque les données relatives à la trésorerie disponible qui figurent dans le rapport de la Deutsche Bank sont prises en considération, il est évident qu'en l'absence des flux entrants nets provenant des versements au titre de l'AL/FEM, la trésorerie disponible d'EADS aurait été négative en 2001 et 2002. Toutefois, il est également évident que les flux entrants nets au titre de l'AL/FEM ont représenté un pourcentage beaucoup moins élevé de la trésorerie disponible globale au cours des années ultérieures, baissant régulièrement jusqu'en 2005. De plus, en 2001, 2004 et 2005, les flux entrants de fonds générés par les paiements anticipés étaient nettement plus importants que ceux provenant des flux entrants nets au titre de l'AL/FEM.[5787] Par conséquent, bien qu'il soit vrai que les flux entrants nets au titre de l'AL/FEM représentaient environ la moitié de la trésorerie disponible dégagée par EADS entre 2001 et 2005, les entrées provenant des paiements anticipés représentaient plus du double des flux entrants au titre de l'AL/FEM sur la même période. Le rapport de la Deutsche Bank précise ensuite que l'AL/FEM ne sera plus accordée dans le cadre de projets futurs et que les entrées provenant des paiements anticipés seront probablement "réduites à néant". Dans cette optique, il conclut qu'en l'absence de versements au titre de l'AL/FEM et compte tenu du recul prévu des paiement anticipés, EADS pourrait difficilement "éviter le refinancement futur du groupe en contractant de nouvelles dettes, en obtenant des capitaux propres additionnels ou en procédant à des émissions d'obligations hybrides".[5788]

7.2005 À notre avis, le rapport de la Deutsche Bank montre que les flux entrants nets au titre de l'AL/FEM ont été un élément important de la trésorerie disponible d'EADS au cours de la période allant de 2001 à 2005, mais dans une moindre mesure que les paiements anticipés. De plus, abstraction faite des années 2001 et 2002, nous ne considérons pas que l'incidence des flux entrants nets au titre de l'AL/FEM soit aussi significative pour la trésorerie disponible d'Airbus, que ce que l'argument des États-Unis donne à entendre. Toutefois, il est clair que sans les flux entrants nets au titre de l'AL/FEM dont il est question dans l'analyse de la Deutsche Bank, EADS aurait été en moins bonne posture du point de vue de la trésorerie disponible, surtout en 2002, lorsque les paiements anticipés ont été négatifs.

7.2006 Les Communautés européennes font valoir que le rapport de la Deutsche Bank est axé sur l'effet du principal au titre de l'AL/FEM sur la position de trésorerie disponible d'EADS, et non sur

---

[5785] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 229 du Groupe spécial; CE DCE, paragraphe 1057.

[5786] Rapport de la Deutsche Bank, page 6, pièce US-459.

[5787] Les entrées de fonds au titre des paiements anticipés ont représenté plus du double des flux entrants au titre de l'AL/FEM en 2001, plus de six fois les flux entrants au titre de l'AL/FEM en 2004 et près de 24 fois ces flux en 2005. Rapport de la Deutsche Bank, figure 6, page 7, pièce US-459.

[5788] Rapport de la Deutsche Bank, page 7, pièce US-459.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

l'effet de telles ou telles subventions AL/FEM. Selon les Communautés européennes, cela veut dire que le rapport ne peut pas servir à étayer l'allégation de préjudice grave des États-Unis. Nous convenons avec les Communautés européennes qu'aux fins de déterminer si les États-Unis ont établi que l'AL/FEM avait causé un préjudice grave à leurs intérêts, il ne suffit pas de considérer les effets des seuls montants du principal qui ont été versés dans le cadre des contrats d'AL/FEM. Comme les Communautés européennes le soulignent, si Airbus avait obtenu des prêts comparables sur le marché, ses entrées de fonds provenant de ces prêts auraient été les mêmes que celles qu'elle a obtenues par la voie de l'AL/FEM.[5789] Par conséquent, il ne serait pas pertinent pour la question qui nous intéresse en l'espèce – le point de savoir si l'effet des subventions AL/FEM (et d'autres subventions) constituait le préjudice grave allégué par les États-Unis – de se préoccuper essentiellement de la manière dont le principal au titre de l'AL/FEM détermine la trésorerie disponible d'EADS.

7.2007 Toutefois, à notre avis, il n'est pas exact de dire que l'analyse faite dans le rapport de la Deutsche Bank concerne uniquement le principal au titre de l'AL/FEM. Selon ce que nous croyons comprendre, l'analyse de la trésorerie examine les flux entrants **nets** provenant de l'AL/FEM, en tenant compte aussi bien des entrées (c'est-à-dire le principal prêté) que des remboursements.[5790] Ainsi, bien que le rapport de la Deutsche Bank n'analyse pas directement l'effet du montant de la subvention associée à l'AL/FEM, le fait qu'il tient compte des entrées et des remboursements de l'AL/FEM signifie qu'il est possible de tirer indirectement des conclusions générales concernant la manière dont le montant des subventions AL/FEM a affecté la trésorerie d'EADS.

7.2008 Nous rappelons que si Airbus avait financé ses programmes de développement de LCA au moyen de prêts obtenus sur le marché, ses remboursements auraient été plus importants que ceux qu'elle a effectivement dû faire dans le cadre des contrats d'AL/FEM. Il s'ensuit que sans AL/FEM, l'apport des flux entrants nets provenant de prêts commerciaux à la position de trésorerie disponible d'EADS aurait été moins grand. Il est donc possible de conclure à partir du rapport de la Deutsche Bank, examiné à la lumière de nos constatations portant sur les points de repère appropriés relatifs au taux d'intérêt du marché pour l'AL/FEM, que les subventions AL/FEM ont eu une incidence positive sur la trésorerie disponible d'EADS. Toutefois, l'ampleur précise de cette incidence ne peut pas être déterminée à partir de l'analyse de la Deutsche Bank. Par conséquent, nous ne savons pas si l'effet des subventions AL/FEM sur la trésorerie disponible d'EADS a consisté, comme les États-Unis le font valoir, à alléger considérablement les contraintes financières pesant sur la capacité d'Airbus de fixer le prix de ses LCA.[5791]

7.2009 En tout état de cause, même à supposer, pour les besoins de l'argumentation, qu'on puisse estimer, d'après le rapport de la Deutsche Bank, que les subventions AL/FEM ont effectivement eu une incidence considérable sur la trésorerie disponible d'EADS au cours de la période allant de 2001 à 2005, les États-Unis devraient quand même montrer que ces subventions ont réellement eu pour effet d'abaisser le prix des LCA d'Airbus afin de prouver la validité de leur argumentation relative au préjudice grave. Bien que nous acceptions qu'une trésorerie disponible plus importante puisse se traduire par une plus grande flexibilité en matière de fixation des prix, cela ne démontre pas qu'Airbus a réellement utilisé cette flexibilité en matière de fixation des prix pour ce qui est des pertes de ventes alléguées et que cela a eu pour effet de déprimer les prix et d'empêcher des hausses de prix sur le marché des LCA. Compte tenu de ce que nous savons au sujet de la manière dont les prix sont fixés dans la branche de production des LCA[5792], il est, selon nous, trop simpliste de conclure que simplement parce que l'AL/FEM a amélioré la situation financière d'Airbus (peut-être même d'une manière significative en 2001 et 2002), elle a aussi permis à Airbus de remporter les ventes dont nous avons constaté qu'elles avaient été perdues par Boeing, en permettant à Airbus d'offrir un prix moins

[5789] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 229 du Groupe spécial.
[5790] Rapport de la Deutsche Bank, page 7, pièce US-459.
[5791] États-Unis, DDONC, paragraphe 173.
[5792] *Voir* l'analyse aux paragraphes 7.1837 à 7.1839 ci-dessus.

élevé que celui qu'elle aurait sinon offert dans les campagnes de ventes bien précises sur lesquelles les États-Unis se sont fondés. De fait, nous rappelons qu'au vu des éléments de preuve dont nous disposons, nous avons déterminé que les États-Unis n'avaient pas démontré qu'Airbus avait réellement pratiqué une sous-cotation du prix par rapport à celui offert par Boeing dans les situations de concurrence sur lesquelles les États-Unis se sont fondés pour démontrer qu'il y avait sous-cotation du prix causant un préjudice grave à leurs intérêts.[5793] De plus, compte tenu des mêmes considérations, nous concluons que les États-Unis n'ont pas montré que l'effet des subventions sur la trésorerie d'Airbus avait causé la dépression des prix et l'empêchement de hausses de prix que nous avons observés sur la période pertinente.

7.2010 Compte tenu de ce qui précède, nous considérons que les États-Unis n'ont pas démontré que l'effet de l'AL/FEM sur la trésorerie disponible d'EADS avait amené Airbus à abaisser les prix des LCA au cours de la période allant de 2001 à 2006, ce qui a eu pour effet d'empêcher des hausses de prix, de déprimer les prix ou de faire perdre des ventes dans une mesure notable[5794] sur le marché des LCA.

Effet allégué sur le coût du capital d'Airbus

7.2011 Outre les avantages financiers directs allégués découlant de l'octroi d'une AL/FEM, les États-Unis font valoir que l'AL/FEM, en transférant aux pouvoirs publics liés à Airbus la majeure partie du risque commercial associé au développement des LCA d'Airbus, confère également un avantage indirect à Airbus en améliorant sa notation et en réduisant ainsi son coût marginal du capital en ce qui concerne les parties de ses projets de développement de LCA et autres activités qui ne sont pas financées avec une AL/FEM.[5795] Les États-Unis estiment qu'un coût marginal du capital plus bas diminuera le coût marginal de production d'Airbus, ce qui devrait normalement permettre à celle-ci d'abaisser ses prix.[5796]

7.2012 S'appuyant sur des parties des éléments de preuve qui ont été présentés et des arguments qui ont été avancés à l'appui de leur théorie de la trésorerie disponible[5797], les États-Unis affirment que si Airbus avait financé l'ensemble de ses projets de LCA en obtenant un financement aux taux du marché plutôt qu'aux taux subventionnés accordés par les pouvoirs publics liés à Airbus, les répercussions sur son bilan auraient été beaucoup plus importantes que tout ce qu'Airbus aurait pu supporter. Ils estiment qu'à eux seuls, ces éléments de preuve sont suffisants pour démontrer que l'AL/FEM a un impact considérable sur la solvabilité d'Airbus et, partant, également sur son coût marginal du capital.[5798] Toutefois, les États-Unis ont également présenté d'autres éléments de preuve qui, selon eux, corroborent leur point de vue.

7.2013 Premièrement, les États-Unis mettent en évidence une évaluation, contenue dans le rapport de la Deutsche Bank, des risques financiers liés au développement de l'A350XWB du fait qu'Airbus était perçue comme étant dans "l'incapacité de recourir à des fonds publics pour le lancement" pour réaliser

---

[5793] Bien entendu, cela ne modifie pas notre conclusion selon laquelle ces mêmes ventes ont été perdues par Boeing parce qu'Airbus a pu offrir les LCA spécifiques en cause à cette époque grâce aux subventions contestées.

[5794] Nous faisons observer que le fait que nous rejetons la position des États-Unis selon laquelle l'octroi de subventions à Airbus a eu pour effet de faire perdre des ventes **en raison du prix** ne modifie pas notre détermination selon laquelle les États-Unis ont démontré que ces mêmes pertes de ventes étaient un effet des subventions en raison de leur effet sur la capacité d'Airbus de lancer des LCA comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait, ce qui lui a permis d'offrir pour ces ventes des LCA qu'elle n'aurait pas eus à sa disposition autrement.

[5795] États-Unis, DCE, paragraphe 580; États-Unis, réponse à la question n° 228 du Groupe spécial.

[5796] États-Unis, PDONC, paragraphe 58; États-Unis, réponse à la question n° 228 du Groupe spécial.

[5797] *Voir* le paragraphe 7.1999 ci-dessus.

[5798] États-Unis, réponse à la question n° 229 du Groupe spécial.

ce projet.[5799] Selon les États-Unis, l'analyse de la Deutsche Bank exprime le point de vue selon lequel en l'absence d'une AL/FEM pour l'A350XWB, "l'exposition des actionnaires et détenteurs de créances d'EADS sera "risquée" plutôt qu'"exempte de risques" dans une proportion beaucoup plus grande que cela n'avait été le cas pour les lancements antérieurs de LCA d'Airbus".[5800] Les États-Unis estiment donc que le rapport de la Deutsche Bank montre que l'impact de l'AL/FEM sur les investisseurs privés d'EADS est important.

7.2014 Deuxièmement, les États-Unis se fondent sur une série de déclarations faites par l'agence de notation Moody's et le Crédit suisse.[5801] En particulier, ils se réfèrent à un communiqué de presse publié par Moody's en 2003, dans lequel, selon eux, Moody's a déclaré publiquement que la notation d'EADS pour les créances "[tenait] compte de la perspective d'un soutien persistant des pouvoirs publics, qui prend principalement la forme d'avances remboursables ne dépassant pas le tiers du coût de développement de chaque nouveau programme d'aéronefs au niveau d'Airbus".[5802] De plus, les États-Unis affirment que Moody's a dit dans ce communiqué qu'elle était "encouragée", malgré l'important investissement de 12 milliards de dollars dans le programme A380, notamment par "le soutien constant accordé par les pouvoirs publics sous la forme d'avances remboursables ne dépassant pas le tiers des frais de développement d'un aéronef commercial Airbus". Les États-Unis ont également mis en évidence une annonce faite par Moody's en mars 2007, à savoir que l'agence maintiendrait sa notation élevée d'EADS, malgré des pertes dues au retard dans les livraisons de l'A380 et à d'autres pressions. Selon eux, il était souligné dans le communiqué que le soutien accordé à Airbus par les pouvoirs publics constituait une "aide utile en période de difficultés financières" et "refl[était] une tendance bien ancrée à la protection de l'État et une faible propension à exposer les détenteurs d'obligations privés à des pertes".[5803]

7.2015 Les États-Unis estiment que ces éléments de preuve confirment que la notation d'EADS serait plus basse – et son coût du capital plus élevé – en l'absence d'AL/FEM. Ils concluent donc qu'en réduisant le coût du capital, l'AL/FEM réduit aussi le prix qu'Airbus peut accepter tout en maintenant ses objectifs de rentabilité.

7.2016 Dans la réponse qu'elles donnent aux arguments des États-Unis, les Communautés européennes rejettent l'idée selon laquelle une notation de référence améliorée pourrait être considérée comme un "avantage additionnel" conféré par l'AL/FEM, et elles s'opposent à ce que les États-Unis invoquent les communications relatives aux notations d'EADS.

7.2017 Les Communautés européennes rappellent que pour identifier un avantage découlant de l'AL/FEM, il faut établir une comparaison entre les conditions stipulées dans l'instrument de financement des pouvoirs publics et les conditions offertes sur le marché. Elles affirment que l'AL/FEM produit un effet sur la notation d'EADS dans la mesure où elle transfère aux pouvoirs publics le risque associé aux programmes de LCA d'Airbus. Selon les Communautés européennes, exactement les mêmes avantages découleraient directement des autres possibilités de financement sur le marché comme les arrangements en matière de partage des risques et le financement avec

---

[5799] Rapport de la Deutsche Bank, pages 2 et 3, pièce US-459.

[5800] États-Unis, réponse à la question n° 229 du Groupe spécial.

[5801] États-Unis, DCE, paragraphe 580, faisant référence à Moody's Investor Service, *Moody's confirmation of EADS highlights government's role as odd rescuers*, 12 mars 2007, pièce US-450; Moody's Investor Service, *Moody's Assigns A3 Rating to New Euro Mtn Program of European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.*, 6 février 2003, pièce US-56; Moody's Global Credit Research, *Moody's confirms EADS A1 rating*, 9 mars 2007, pièce US-464; Crédit suisse, *Value versus Risk*, EADS upgrade rating, page 14, 15 juin 2006, pièce US-465.

[5802] États-Unis, réponse à la question n° 229 du Groupe spécial, faisant référence au communiqué de presse de Moody's Investor Service, 6 février 2003, pièce US-56.

[5803] États-Unis, réponse à la question n° 229 du Groupe spécial, faisant référence au communiqué de presse de Moody's Investor Service, 12 mars 2007, pièce US-450.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

remboursement en fonction des livraisons consenti par les banques privées. Les Communautés européennes estiment donc que tout effet de l'AL/FEM sur la notation d'EADS attribuable à une réduction du risque équivaut à ce dont la société bénéficierait si elle avait recours à un financement provenant de fournisseurs partageant les risques, au lieu de l'AL/FEM.[5804] En d'autres termes, les Communautés européennes font valoir que les États-Unis ne peuvent pas établir que sans l'octroi de l'AL/FEM, Airbus n'aurait pas obtenu une notation de référence pareillement améliorée au moyen d'un financement avec partage des risques aux conditions du marché.[5805] Par conséquent, à leur avis, le montant de tels ou tels avantages liés à l'AL/FEM est représenté par la différence entre les intérêts payés sur l'AL/FEM et le point de repère, et non par un effet quel qu'il soit sur la notation du bénéficiaire.[5806]

7.2018 Les Communautés européennes rejettent l'affirmation selon laquelle les déclarations de Moody's au sujet de la notation étayent la position des États-Unis. Elles font valoir que Moody's n'a pas relevé la notation d'EADS en raison de l'"effet indirect" de la bonification d'intérêts liée à ces prêts. Selon les Communautés européennes, Moody's n'avait aucun moyen de connaître les modalités des prêts d'AL/FEM, qui demeurent confidentielles. Elles affirment donc que le rapport établi par Moody's en 2003 confirme uniquement que la notation de référence améliorée d'EADS découle de l'aspect partage des risques de l'AL/FEM qui, ainsi que les Communautés européennes le font ressortir, est également présent dans d'autres possibilités offertes sur le marché comme le financement provenant de fournisseurs partageant les risques.[5807] De même, les Communautés européennes font valoir que c'est à tort que les États-Unis invoquent le communiqué de presse de Moody's en date de mars 2007 parce que, à leur avis, la modification de la notation d'EADS par Moody's qui était annoncée dans cette communication était liée à l'attribution à EADS du statut d'"émetteur lié aux pouvoirs publics", et non à l'AL/FEM. De plus, selon les Communautés européennes, la décision de Moody's de conférer le statut d'émetteur lié aux pouvoirs publics n'avait elle non plus rien à voir avec l'AL/FEM, mais plutôt avec le fait que les pouvoirs publics sont actionnaires d'EADS.[5808] En tout état de cause, les Communautés européennes estiment que l'effet du "classement [d'EADS] en tant qu'émetteur lié aux pouvoirs publics" sur son coût du capital est négligeable, et invoquent à l'appui de leur position deux rapports établis par deux banques qui ont examiné les répercussions de ce classement sur les rendements des obligations d'EADS.[5809]

7.2019 Les États-Unis affirment que selon la méthode qu'ils ont exposée, l'aspect de l'analyse du statut d'émetteur lié aux pouvoirs publics effectuée par Moody's qui se rapporte au "soutien des pouvoirs publics" tient compte uniquement de subventions extraordinaires dans le cas d'une déconfiture catastrophique de l'entreprise. Selon eux, Moody's explique que tous les autres "aspects du modèle commercial existant (ou prévu) de l'entité, y compris les avantages (tels que subventions périodiques ou élargissement de crédits)", sont inclus dans l'"évaluation du risque de référence"

[5804] CE, DCE, paragraphe 1037.

[5805] Les Communautés européennes affirment que parce qu'Airbus et Boeing ont utilisé un financement provenant de fournisseurs partageant les risques pour l'A380 et le 787, "même en l'absence totale de prêts FEM pour l'A350XWB, il est raisonnable de supposer qu'Airbus SAS transférera la totalité ou la majeure partie du risque officiellement transféré aux États membres pour, par exemple, l'A380 aux fournisseurs partageant les risques, sans aucun risque additionnel lié au programme pour les actionnaires". CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 228 du Groupe spécial.

[5806] CE, DCE, paragraphes 1036 à 1039; DDONC, paragraphes 479 à 485; CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 228 du Groupe spécial.

[5807] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 228 du Groupe spécial.

[5808] CE, DCE, paragraphes 1040 à 1042, citant Moody's Investor Service, *EADS*, 12 mars 2007, pièce EC-835.

[5809] CE, DCE, paragraphe 1043, faisant référence à la pièce EC-657 (RCC).

comme ils le seraient pour n'importe quelle entreprise.[5810] Les États-Unis soutiennent donc que l'effet persistant de l'AL/FEM est inclus dans l'évaluation de référence d'EADS, mais que le facteur de soutien propre à l'émetteur lié aux pouvoirs publics sur lequel les Communautés européennes axent leur argumentation ne l'est pas. Ils rappellent que les propos tenus par Moody's en 2003 montrent clairement que l'évaluation du crédit de référence d'EADS est affectée par l'AL/FEM.[5811]

7.2020 À notre avis, il y a une certaine logique dans l'argument des Communautés européennes selon lequel les répercussions sur la notation du transfert des risques liés à l'AL/FEM pourraient bien correspondre aux répercussions qui découleraient d'un financement comparable aux conditions du marché. Comme les Communautés européennes le font observer, l'AL/FEM donne lieu au même transfert de risques d'Airbus aux pouvoirs publics des États membres que s'il s'agissait d'un prêt comparable consenti par un prêteur commercial. Toutefois, nous pouvons relever au moins deux raisons pour lesquelles l'argumentation des Communautés européennes ne peut pas s'appliquer aux circonstances que nous examinons en l'espèce. Premièrement, nous avons constaté que les taux d'intérêt liés au financement aux conditions du marché qui est comparable à l'AL/FEM obligeraient Airbus à augmenter les montants remboursés au titre des prêts en ce qui concerne tous les modèles développés de LCA, dans certains cas dans de fortes proportions.[5812] Comme nous l'avons mentionné plus haut, des remboursements plus importants des montants empruntés diminueraient la trésorerie disponible d'Airbus, augmenteraient sa dette et par conséquent, naturellement, auraient aussi un effet défavorable sur sa notation. Deuxièmement, pour que l'argument des Communautés européennes soit persuasif, il faut admettre qu'en l'absence d'AL/FEM, Airbus aurait été en mesure de demander à des fournisseurs partageant les risques de financer cette partie des coûts de développement de ses projets de LCA. Toutefois, nous avons relevé peu d'éléments de preuve donnant à entendre que cela aurait pu être une possibilité, même pour le tiers des coûts de développement de l'A380 financés avec une AL/FEM, sans parler des modèles antérieurs de LCA d'Airbus dont l'AL/FEM a servi à financer une partie encore plus importante des coûts de développement. De plus, comme nous l'avons déjà fait observer, les renseignements contenus dans l'analyse de rentabilité de l'A380 affaiblissent l'affirmation selon laquelle les contrats conclus avec des fournisseurs partageant les risques constituent un point de repère approprié pour le financement aux conditions du marché.[5813]

7.2021 S'agissant des arguments avancés par les parties au sujet de la valeur probante des différentes déclarations relatives à la notation invoqués par les États-Unis, nous convenons avec les Communautés européennes qu'en l'absence de tout élément de preuve indiquant que les agences de notation savaient que l'AL/FEM n'était pas accordée aux conditions du marché, il est difficile de conclure que ces déclarations démontrent que l'AL/FEM a effectivement eu un impact quelconque sur la notation d'EADS qui n'aurait pas aussi pu être produit par un financement aux conditions du marché. Les États-Unis n'ont même pas affirmé que Moody's ou le Crédit suisse connaissaient les modalités et conditions non commerciales de l'AL/FEM. Nous ne sommes donc pas convaincus que les déclarations faites au sujet de la notation d'EADS étayent la thèse que les États-Unis cherchent à défendre.

7.2022 Quoi qu'il en soit, comme nous l'avons mentionné plus haut, compte tenu des autres éléments de preuve et arguments qui ont été présentés par les États-Unis, il est clair pour nous que les subventions AL/FEM ont une incidence positive sur la solvabilité d'Airbus. À notre avis, c'est ce qui ressort particulièrement des éléments de preuve que les États-Unis ont présentés (et de nos propres constatations) sur l'effet que le financement aux conditions du marché pour tous les projets de LCA

[5810] États-Unis, réponse à la question n° 229 du Groupe spécial, faisant référence à Moody's Investor Service, *The Application of Joint Default Analysis to Government Related Issuers*, page 2, avril 2005, pièce EC-836.
[5811] États-Unis, réponse à la question n° 228 du Groupe spécial.
[5812] *Voir* le paragraphe 7.488 ci-dessus.
[5813] *Voir* le paragraphe 7.480 et la note de bas de page 2713 ci-dessus.

d'Airbus aurait eu sur son niveau de trésorerie et d'endettement par rapport à sa situation en tant que bénéficiaire d'une AL/FEM.[5814]

7.2023 Dans la mesure où l'AL/FEM améliore la solvabilité d'EADS, les États-Unis font valoir qu'elle réduit aussi le coût du capital et le coût marginal de production d'Airbus, ce qui lui permet d'être plus flexible au chapitre des prix. D'après ce que nous croyons comprendre, il n'y a pas mésentente sur le point de savoir si une meilleure solvabilité se traduit par un coût du capital plus bas. Toutefois, nous ne sommes pas convaincus que cela se traduira nécessairement pas une réduction du coût marginal de production. Les États-Unis n'ont guère, voire pas du tout, expliqué pourquoi ils considéraient que cette relation demeurerait valable. En tout état de cause, même à supposer qu'ils aient raison, nous notons qu'ils ont eux-mêmes fait valoir qu'Airbus **[***]**.[5815] À cet égard, ils considèrent que l'analyse de rentabilité de l'A380 démontre qu'Airbus **[***]**. Toutefois, rien dans l'analyse de rentabilité de l'A380 **[***]**.[5816] Par conséquent, même à supposer que l'AL/FEM améliore la solvabilité d'EADS, et réduise de ce fait son coût du capital et son coût marginal de production, les États-Unis n'ont pas démontré que l'AL/FEM avait nécessairement aussi permis à Airbus de remporter les ventes dont nous avons constaté qu'elles avaient été perdues par Boeing en permettant à Airbus d'offrir un prix plus bas que celui qu'elle aurait sinon offert dans ces campagnes de vente bien précises. À cet égard, nous rappelons encore une fois que les États-Unis n'ont pas démontré qu'Airbus avait effectivement pratiqué une sous-cotation du prix par rapport au prix offert par Boeing dans les situations de concurrence sur lesquelles les États-Unis se sont fondés pour démontrer l'existence d'une sous-cotation notable du prix causant un préjudice grave à leurs intérêts.[5817]

7.2024 Compte tenu de ce qui précède, nous considérons que les États-Unis n'ont pas démontré que l'effet de l'AL/FEM sur le coût du capital était tel qu'il a amené Airbus à abaisser les prix des LCA au cours de la période allant de 2001 à 2006. Par conséquent, nous concluons que les États-Unis n'ont pas démontré que les subventions avaient pour effet de déprimer les prix, d'empêcher des hausses de prix et de faire perdre des ventes dans une mesure notable[5818], comme cela a été observé pendant cette période.

iv) Conclusion

7.2025 Pour toutes les raisons qui précèdent, et compte tenu de nos constatations portant sur les phénomènes répertoriés à l'article 6.3 observés au cours de la période allant de 2001 à 2006[5819], nous sommes convaincus que les subventions spécifiques dont les États-Unis ont démontré l'existence ont permis à Airbus de mettre sur le marché des LCA qu'elle n'aurait autrement pas été en mesure de développer ni de lancer comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait, et ont donc détourné des importations de LCA produits par les États-Unis du marché communautaire et détourné des exportations de LCA produits par les États-Unis des marchés de certains pays tiers, comme l'attestent les données relatives à la part de marché dont nous disposons. De plus, nous concluons que ces subventions ont fait perdre des ventes de LCA produits par les États-Unis parce que sans les

[5814] *Voir* les paragraphes 7.2012 et 7.2020 ci-dessus.
[5815] États-Unis, PDOC, paragraphe 59.
[5816] Analyse de rentabilité de l'A380, pages 21 à 27, pièce EC-362 (RCES).
[5817] Bien entendu, cela ne modifie pas notre conclusion selon laquelle Boeing a perdu ces mêmes ventes parce qu'Airbus a été en mesure d'offrir les LCA en cause à cette époque grâce aux subventions contestées.
[5818] Comme il est dit plus haut, *voir* la note de bas de page 5794, le fait que nous rejetons la position des États-Unis selon laquelle l'octroi de subventions à Airbus a eu pour effet de faire perdre des ventes **en raison du prix** ne modifie pas notre détermination selon laquelle les États-Unis ont démontré que ces mêmes pertes de ventes étaient un effet des subventions en raison de leur effet sur la capacité d'Airbus de lancer des LCA comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait, ce qui lui a permis d'offrir pour ces ventes des LCA qu'elle n'aurait pas eus à sa disposition autrement.
[5819] *Voir* les paragraphes 7.1758, 7.1791, 7.1840, 7.1845 et 7.1861.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

subventions, Airbus n'aurait pas eu à sa disposition les LCA qu'elle a été en mesure de vendre aux clients en question dans les ventes dont nous avons constaté qu'elles avaient été perdues par Boeing entre les années 2001 et 2006. Nous concluons donc que les États-Unis ont établi que les Communautés européennes et les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques ont, par le recours à des subventions spécifiques, causé un préjudice grave aux intérêts des États-Unis au cours de la période allant de 2001 à 2006, sous les formes suivantes:

i) détournement des importations de LCA produits par les États-Unis du marché communautaire, au sens de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC;

ii) détournement des exportations de LCA produits par les États-Unis des marchés de l'Australie, de la Chine, du Brésil, du Taipei chinois, de la Corée, du Mexique et de Singapour, au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC, et menace de détournement des exportations de LCA produits par les États-Unis du marché de l'Inde; et

iii) pertes de ventes de LCA produits par les États-Unis sur le même marché, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.

7.2026 Nous constatons toutefois que les États-Unis n'ont pas démontré que les subventions spécifiques en cause, en permettant à Airbus de lancer et de développer sa famille de LCA et, partant, de se tailler une place importante sur le marché des LCA, ont également été la cause de la dépression notable des prix et de l'empêchement notable de hausses de prix que nous avons observés au cours de la période allant de 2001 à 2006. De plus, nous concluons que les États-Unis n'ont pas démontré que l'effet financier des subventions en cause sur Airbus a permis à celle-ci d'abaisser ses prix de manière à causer la dépression des prix, l'empêchement de hausses de prix ou les pertes de ventes dans une mesure notable que nous avons observés au cours de la période allant de 2001 à 2006.

7.2027 Nous rappelons qu'outre leurs allégations de détournement des importations provenant des États-Unis du marché communautaire et de détournement des exportations provenant des États-Unis des marchés de certains pays tiers, sur lesquelles reposent les conclusions que nous venons d'exposer, les États-Unis ont formulé des allégations d'entrave aux importations des États-Unis sur le marché communautaire et aux exportations des États-Unis sur les marchés de certains pays tiers. Toutefois, les États-Unis n'ont pas présenté d'éléments de preuve spécifiques ni formulé d'arguments spécifiques à l'appui de ces allégations venant s'ajouter à leurs arguments relatifs au détournement. Faute d'une présentation suffisamment détaillée de leurs allégations à cet égard, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que les subventions en cause ont eu pour effet d'entraver les importations des États-Unis sur le marché communautaire et les exportations des États-Unis sur les marchés de certains pays tiers au cours de la période allant de 2001 à 2006.

7.2028 Enfin, nous rappelons que les États-Unis ont formulé une allégation de menace de préjudice grave en ce qui concerne toutes les formes de préjudice grave qu'ils ont alléguées dans le présent différend. Toutefois, à l'exception des éléments de preuve concernant la menace de détournement des exportations des États-Unis du marché indien, ils n'ont pas présenté d'éléments de preuve spécifiques ni avancé d'arguments spécifiques à l'appui d'une telle allégation en sus de leurs arguments concernant le préjudice grave actuel. Faute d'une présentation suffisamment détaillée de leur allégation à cet égard, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que l'effet des subventions en cause a constitué une menace de préjudice grave, sauf de la manière exposée plus haut concernant la menace de détournement des exportations des États-Unis du marché indien.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

8. Dommage allégué causé à la branche de production des États-Unis produisant les LCA

a) Aperçu des arguments des parties

i) États-Unis

7.2029 Les États-Unis font valoir que l'octroi des subventions contestées à Airbus par les Communautés européennes et les pouvoirs publics liés à Airbus est incompatible avec l'article 5 de l'Accord SMC parce que les Communautés européennes ont causé, en recourant à ces subventions, des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 a), autrement dit ont causé un dommage à la branche de production nationale des États-Unis.[5820] Ils soutiennent en outre que l'intention démontrée des Communautés européennes et des pouvoirs publics liés à Airbus est de continuer d'accorder à Airbus des subventions qui perpétueront les effets défavorables pour les intérêts des États-Unis.[5821]

7.2030 Les États-Unis notent que l'Accord SMC précise que le "membre de phrase "dommage causé à une branche de production nationale" est utilisé à l'article 5 a) avec le même sens que dans la Partie V de l'Accord".[5822] Ils notent aussi que l'article 16.1 de l'Accord SMC, qui figure dans la Partie V, définit la "branche de production nationale" comme étant "l'ensemble des producteurs nationaux de produits similaires" au produit importé subventionné. Ils affirment que, dans le présent différend, le produit subventionné est constitué par tous les LCA d'Airbus[5823], que le produit similaire est constitué par tous les LCA de Boeing[5824], et que le seul producteur de LCA aux États-Unis à l'heure actuelle est Boeing, qui constitue par conséquent la branche de production nationale des États-Unis.[5825] En conséquence, les États-Unis estiment que la question qui est posée au Groupe spécial au titre de l'article 5 a) est celle de savoir si les importations subventionnées de LCA d'Airbus aux États-Unis ont causé un dommage à la production de LCA de Boeing aux États-Unis, conformément à l'article 15 de l'Accord SMC, y compris à la fois un dommage important pour la branche de production nationale et une menace de dommage important pour la branche de production nationale.[5826]

7.2031 Les États-Unis soutiennent que le Groupe spécial doit examiner les facteurs énoncés à l'article 15.1 de l'Accord SMC et déterminer si les importations subventionnées de LCA d'Airbus aux États-Unis ont causé un dommage à la branche de production des LCA des États-Unis. À cet égard, ils font référence à l'affaire *Thaïlande – Poutres en H*, dans laquelle l'Organe d'appel a expliqué que l'article 3.1 de l'Accord antidumping – qui est le pendant de l'article 15.1 de l'Accord SMC – "{était} une disposition globale qui énon{çait}" les aspects fondamentaux d'une analyse du dommage et "éclair{ait} les obligations plus détaillées énoncées dans les paragraphes suivants".[5827] En particulier, l'article 15.1 dispose que la détermination de l'existence d'un dommage:

> "se fondera sur des éléments de preuve positifs et comportera un examen objectif *a)* du volume des importations subventionnées et de l'effet des importations

[5820] États-Unis, PCE, paragraphe 707.
[5821] États-Unis, PCE, paragraphe 708.
[5822] États-Unis, PCE, paragraphe 730.
[5823] États-Unis, PCE, paragraphes 718 à 724.
[5824] États-Unis, PCE, paragraphes 725 à 729.
[5825] États-Unis, PCE, paragraphe 731.
[5826] États-Unis, PCE, paragraphe 731.
[5827] États-Unis, PCE, paragraphe 732, citant le 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* ("*Thaïlande – Poutres en H*"), WT/DS122/AB/R, adopté le 5 avril 2001, paragraphe 106.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

> subventionnées sur les prix des produits similaires sur le marché intérieur, et *b)* de l'incidence de ces importations sur les producteurs nationaux de ces produits".[5828]

Les États-Unis soutiennent en outre que le Groupe spécial devrait examiner les facteurs additionnels énumérés à l'article 15.7, estimant qu'ils démontrent que les importations subventionnées menacent de causer un dommage additionnel à la branche de production nationale.[5829]

7.2032 Les États-Unis ont présenté initialement des données et arguments concernant les facteurs énoncés à l'article 15.1 et 15.7 de l'Accord SMC pour la période de 2001 à 2005. Par la suite, dans leur deuxième communication écrite et en réponse aux questions du Groupe spécial, ils ont présenté des renseignements additionnels pour 2006, tout en réaffirmant leur point de vue selon lequel le Groupe spécial devrait établir sa détermination de l'existence d'un dommage à la date à laquelle l'établissement du présent Groupe spécial avait été demandé, à savoir juin 2005.[5830] Ils ont fait valoir que l'amélioration de la situation financière de Boeing en 2006 ne démontrait pas une absence de dommage actuel pour la branche de production des LCA des États-Unis mais démontrait plutôt que "le fait d'être libéré d'une concurrence subventionnée amélior{ait} le sort" de ladite branche de production.[5831]

7.2033 Les États-Unis soutiennent que les Communautés européennes ont tort, du point de vue juridique, de faire valoir que le critère "la subvention a pour effet" figurant à l'article 6.3 s'applique aussi dans le contexte d'un examen de l'existence d'un dommage important au titre de l'article 5 a).[5832] En tout état de cause, toutefois, ils affirment que l'effet des subventions, mesuré en termes de modification de la part de marché, de pertes de ventes, de sous-cotation des prix et d'empêchement de hausses de prix ou de dépression des prix sur d'autres marchés ou sur le marché mondial, n'est pas différent de l'effet de la subvention mesuré en termes de modification de la part de marché, de pertes de ventes, de sous-cotation des prix et d'empêchement de hausses de prix ou de dépression des prix sur le marché des États-Unis. Par conséquent, quand bien même il serait nécessaire de montrer, dans une allégation au titre de l'article 5 a), que le dommage important est non seulement, comme l'exige l'article 15.5, l'effet des importations subventionnées, mais aussi l'effet des subventions, ils estiment qu'eu égard aux faits en l'espèce, le fait de montrer que le préjudice grave qu'ils ont subi est l'effet des subventions vaut, *mutatis mutandis*, pour les effets des subventions sur le marché des États-Unis.[5833]

ii) Communautés européennes

7.2034 Les Communautés européennes contestent l'allégation des États-Unis concernant le dommage causé à leur branche de production nationale des LCA. Elles rappellent leur point de vue selon lequel il y a de multiples produits qui, d'après les allégations, sont subventionnés et des produits similaires correspondants pour trois de ces produits qui, d'après les allégations, sont subventionnés, et elles font valoir qu'une allégation de dommage doit être établie en ce qui concerne les branches de production nationales produisant chaque produit similaire prises individuellement.[5834] Elles soutiennent que le fait que les États-Unis n'ont pas fait cela constitue un vice rédhibitoire dans leur allégation de dommage important au titre de l'article 5 a) de l'Accord SMC.[5835] À supposer pour les besoins de l'argumentation qu'une évaluation de l'allégation de dommage important formulée par les États-Unis puisse être fondée à bon droit sur des données se rapportant à une unique branche de production

[5828] Accord SMC, article 15.1 (note de bas de page omise).
[5829] États-Unis, PCE, paragraphe 732.
[5830] États-Unis, DCE, paragraphe 736.
[5831] États-Unis, DCE, paragraphe 738.
[5832] États-Unis, DCE, paragraphe 741.
[5833] États-Unis, DCE, paragraphes 739 à 741.
[5834] CE, PCE, paragraphe 2159, note de bas de page 2180.
[5835] CE, PCE, paragraphe 2137.

nationale constituée de toutes les activités de Boeing relatives aux LCA, les Communautés européennes soutiennent que Boeing ne subit actuellement aucun dommage, encore moins un dommage "important".[5836] Il n'y a pas non plus d'éléments de preuve indiquant que les effets de quelconques subventions accordées à Airbus causent un dommage important à Boeing. Par conséquent, les Communautés européennes font valoir que rien ne justifie les allégations formulées par les États-Unis au titre de l'article 5 a) de l'Accord SMC.

7.2035 Les Communautés européennes ne sont pas d'accord avec la description donnée par les États-Unis du critère juridique permettant d'établir une allégation de dommage important au titre de l'article 5 a) de l'Accord SMC. Elles reconnaissent que l'article 15 de l'Accord SMC définit le terme "dommage" comme s'entendant, entre autres choses, "d'un dommage important causé à une branche de production nationale" ou "d'une menace de dommage important pour une branche de production nationale" et que, conformément à la note de bas de page 11, le terme "dommage" figurant à l'article 5 a) est utilisé avec le même sens que dans la Partie V où la définition du dommage figure dans la note de bas de page 45.[5837] Cela confirme selon elles que le degré et la nature du "dommage" visé par une allégation au titre de l'article 5 a) doivent être "importants".[5838] Les Communautés européennes affirment qu'une allégation au titre de l'article 5 a) suppose deux étapes qui se cumulent: premièrement, une évaluation du point de savoir si la branche de production nationale d'un autre Membre subit un "dommage important"; et, deuxièmement, une évaluation du point de savoir si un quelconque dommage important est causé du fait du "recour{s} à l'une quelconque des subventions".[5839] Elles affirment que l'article 15.4 de l'Accord SMC donne des indications contextuelles pour évaluer si un "dommage important" est causé à la branche de production nationale, en prescrivant une "évaluation de tous les facteurs et indices économiques pertinents qui influent sur la situation de cette branche" et en indiquant une série non exhaustive de facteurs à évaluer pour déterminer la situation de la branche de production nationale.[5840]

7.2036 Les Communautés européennes estiment que l'article 5 a) de l'Accord SMC prescrit une détermination du point de savoir si des effets défavorables sous la forme d'un dommage important sont causés du fait du recours à une quelconque subvention.[5841] Elles fondent leur position sur le point de vue selon lequel le lien de causalité dans une affaire concernant des effets défavorables au titre de la Partie III de l'Accord SMC doit exister entre les "effets", dans le présent contexte le dommage important allégué, et le "recour{s} à l'une quelconque des subventions". Elles font valoir que cela est nécessaire pour donner sens au texte de l'article 5 a), y compris les expressions "causer", "en recourant à l'une quelconque des subventions" et "effets défavorables", dans le contexte d'une allégation de dommage important au titre de l'article 5 a).[5842] Par conséquent, elles ne souscrivent pas au point de vue des États-Unis selon lequel la question dont est saisi le Groupe spécial est celle de savoir si les importations subventionnées de LCA d'Airbus aux États-Unis ont causé un dommage à la production de LCA de Boeing aux États-Unis, faisant valoir que ce doit être le "recours" à des subventions quelconques qui "cause" les "effets".

7.2037 Les Communautés européennes affirment que, comme il doit le faire lorsqu'il examine des allégations de préjudice grave au titre de l'article 5 c), pour procéder à une évaluation objective d'une

[5836] CE, PCE, paragraphe 2138. Les Communautés européennes affirment aussi toutefois que "les résultats de Boeing sont tellement excellents sur l'ensemble des quatre marchés de LCA où les produits LCA de Boeing sont commercialisés que la question de savoir si le Groupe spécial examine une branche de production nationale des États-Unis unique ou bien quatre branches de production différentes est dénuée de pertinence". *Id.*, note de bas de page 2180.
[5837] CE, PCE, paragraphe 2144.
[5838] CE, PCE, paragraphe 2145.
[5839] CE, PCE, paragraphe 2146.
[5840] CE, PCE, paragraphe 2147.
[5841] CE, PCE, paragraphe 2148.
[5842] CE, PCE, paragraphe 2148.

allégation de dommage au titre de l'article 5 a), un groupe spécial doit examiner l'importance et la nature des subventions contestées et la façon dont le recours à ces subventions cause des effets, dans le présent contexte un dommage important, eu égard aux conditions de concurrence sur le marché ou les marchés en cause.[5843] Elles soutiennent que les États-Unis n'examinent pas l'importance, l'âge ou la nature des subventions dans leurs allégations au titre de l'article 5 a), mais au lieu de cela, qualifient de subventionnés tous les LCA d'Airbus importés aux États-Unis et examinent ensuite les effets de ces importations en affirmant qu'il y a un lien de causalité.

7.2038 Les Communautés européennes font valoir que des indications contextuelles pour l'interprétation des termes "effets", "causés" par le "recours" à des subventions dans une allégation de "dommage important causé à une branche de production nationale" figurent à l'article 15.5 de l'Accord SMC, qui dispose qu'"{i}l devra être démontré que les importations subventionnées causent, *par les effets des subventions*, un dommage au sens du présent accord".[5844] Elles relèvent que la note de bas de page 47 relative au mot "effets" figurant à l'article 15.5 de l'Accord SMC précise "{t}els qu'ils sont indiqués aux paragraphes 2 et 4", et que l'article 15.2 et 15.4 mentionne diverses formes d'"effets" qui sont liés à des "importations subventionnées". L'article 15.2 avertit en conclusion qu'"{u}n seul ni même plusieurs de ces facteurs ne constitueront pas nécessairement une base de jugement déterminante". Par ailleurs, l'article 15.4 dispose en conclusion que "{c}ette liste n'est pas exhaustive, et un seul ni même plusieurs de ces facteurs ne constitueront pas nécessairement une base de jugement déterminante". L'article 15.5 dispose que "{l}a démonstration d'un lien de causalité entre les importations subventionnées et le dommage causé à la branche de production nationale se fondera sur l'examen de tous les éléments de preuve pertinents dont disposent les autorités". Les Communautés européennes affirment ensuite que "tous les éléments de preuve pertinents" qui doivent être examinés dans un différend concernant l'article 5 a) incluent l'importance, la nature et l'âge des subventions alléguées.[5845] Elles font valoir que l'approche des États-Unis est viciée parce qu'elle part du principe que toutes les subventions en cause ont les mêmes effets, indépendamment de leur importance, de leur âge ou de leur nature, dès l'instant qu'elles subventionnent les importations analysées. Pour les Communautés européennes toutefois, la question du lien de causalité dans une allégation au titre de l'article 15 a) ne consiste pas à savoir seulement si les importations subventionnées causent un dommage important, mais plutôt si les *effets* des subventions (qui peuvent être manifestes dans les importations subventionnées) causent un dommage important.[5846]

7.2039 Les Communautés européennes estiment aussi que les dispositions de l'article 11.9 de l'Accord SMC, dont elles affirment qu'il prescrit la clôture immédiate dans les affaires concernant des droits compensateurs "dans les cas où le montant de la subvention est *de minimis* …" et de l'article 15.3 de l'Accord SMC, qui prescrit que les importations subventionnées soient exclues de l'évaluation des effets sur la branche de production nationale dans une affaire concernant des droits compensateurs si le niveau du subventionnement est *de minimis*, constituent un contexte important pour l'examen par un groupe spécial d'une allégation au titre de l'article 5 a) de l'Accord SMC.[5847] Elles estiment que les arguments des États-Unis concernant le dommage et le lien de causalité au titre de l'article 5 a) ne traitent pas le "recours" à de quelconques subventions causant, d'après les allégations, l'effet prenant la forme d'un dommage important. Selon les Communautés européennes, il ne peut pas être présumé que les importations d'Airbus qui, au maximum, tirent avantage de subventions d'un montant inférieur à 1 pour cent *ad valorem* et sont, de leur point de vue, juridiquement *de minimis*, causent des pertes de ventes, un empêchement de hausses de prix ou une

[5843] CE, PCE, paragraphe 2149.
[5844] CE, PCE, paragraphe 2151 (italique ajouté par les Communautés européennes).
[5845] CE, PCE, paragraphe 2151.
[5846] CE, PCE, paragraphe 2153.
[5847] CE, PCE, paragraphe 2154.

dépression des prix ou détournent la part de marché simplement parce qu'elles sont très faiblement subventionnées.[5848]

7.2040 Les Communautés européennes estiment que cette interprétation de la prescription relative au lien de causalité énoncée à l'article 5 a) est compatible avec la prescription relative au lien de causalité applicable à un autre type d'allégations d'effets défavorables au titre des articles 5 c) et 6.3 de l'Accord SMC.[5849] Elles font valoir que par conséquent, alors que l'article 6.3 c), 6.3 d), 6.4 et 6.5 fait référence à un "produit subventionné", la démonstration de l'existence d'un préjudice grave exige la preuve que "la subvention a pour effet" de causer les diverses formes de préjudice grave. Elles affirment qu'il serait anormal qu'il y ait deux critères du lien de causalité complètement différents pour une constatation de l'existence d'effets défavorables causés par le recours à des subventions au titre de l'article 5 de l'Accord SMC. Elles estiment qu'en évaluant la question du lien de causalité au titre de l'article 5 a), le Groupe spécial doit établir une distinction entre les effets des subventions contestées et les effets des importations qui sont subventionnées dans une mesure quelconque. Elles mettent en avant des éléments de preuve dont elles soutiennent qu'ils démontrent que, même à supposer pour les besoins de l'argumentation que Boeing subisse un dommage important, ce dommage n'est pas causé par les effets des subventions – autrement dit par l'importance, la nature et l'âge des subventions dans le contexte des conditions de concurrence existant sur les divers marchés de LCA.[5850]

7.2041 Les Communautés européennes font valoir, sur la base d'éléments de preuve relatifs aux indicateurs financiers et aux indicateurs du marché, que la division des LCA de Boeing avait enregistré d'excellents résultats en 2006, en se fondant principalement sur les données pour la période de 2004 à 2006 mais en faisant aussi référence à la période de 2001 à 2006. Dans leur deuxième communication écrite et dans leur réponse à une question du Groupe spécial, elles ont fourni des renseignements supplémentaires pour 2007.[5851] Elles affirment que non seulement Boeing se trouvait dans une situation financière excellente en 2006 et en 2007 mais aussi qu'elle avait atteint une position concurrentielle dominante par rapport à Airbus. Sur la base de ces éléments de preuve, les Communautés européennes affirment que le Groupe spécial devrait rejeter les allégations des États-Unis en constatant que Boeing ne "subit pas de dommage important" et qu'il n'y a pas de menace de dommage important.[5852] Elles concluent que même à supposer pour les besoins de l'argumentation que Boeing subisse un dommage important, ce dommage important ou cette menace de dommage

[5848] CE, PCE, paragraphe 2156.
[5849] CE, PCE, paragraphe 2157.
[5850] CE, PCE, paragraphes 2157 et 2158.
[5851] CE, DCE, paragraphes 1177 à 1182; CE, réponse à la question n° 261 du Groupe spécial. Nous notons qu'en fait, notre question n'exigeait pas de renseignements additionnels ou actualisés de la part des Communautés européennes à cet égard. Les États-Unis ont noté, dans leur observation sur la réponse des CE, que ces renseignements ne "répondaient pas à la question du Groupe spécial, qui ne concernait qu'une clarification des données allant jusqu'à 2006 précédemment fournies par les CE". États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 261 du Groupe spécial, paragraphe 86. Nous sommes d'accord. Quand bien même nous aurions pu, conformément au paragraphe 15 de nos procédures de travail, exclure ces renseignements du dossier du présent différend, étant donné qu'ils n'étaient pas selon nous "nécessaires aux fins des réfutations ou des réponses aux questions", nous avons néanmoins choisi de ne pas le faire, car nous n'avions pas encore exprimé de point de vue concernant la période de référence et les données pertinentes à prendre en considération lorsque les Communautés européennes ont communiqué les renseignements. Toutefois, eu égard aux points de vue que nous avons exprimés dans le présent rapport en ce qui concerne la période de référence et les données appropriées, nous ne nous sommes pas appuyés sur les données pour 2007 pour arriver à nos conclusions sur l'allégation de dommage formulée par les États-Unis. Nous adoptons le même point de vue s'agissant des données pour 2007 (et 2008) communiquées et analysées par les Communautés européennes dans leurs observations sur les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* et leurs observations sur les observations des États-Unis relatives à ces rapports.
[5852] CE, PCE, paragraphes 2230 et 2246; CE, DCE, paragraphes 1182 et 1193.

important n'est pas causé par les effets de quelconques subventions accordées aux diverses familles de LCA d'Airbus.[5853]

b) Évaluation par le Groupe spécial

7.2042 Pour examiner les allégations des États-Unis concernant le dommage et la menace de dommage causé à leur branche de production des LCA, nous examinerons d'abord plusieurs questions générales, dont le règlement influera sur la totalité de notre analyse. Nous examinerons ensuite les éléments de preuve et arguments présentés par les parties au sujet des questions du dommage important, de la menace de dommage important et du lien de causalité.

i) Questions préliminaires

Branche de production nationale

7.2043 Les arguments des parties soulèvent plusieurs questions préliminaires qui doivent être examinées et résolues avant que nous puissions examiner les éléments de preuve et arguments des parties sur la question du dommage, y compris la menace de dommage. Le premier point de désaccord entre les parties concerne les produits subventionné et similaire pertinents pour l'analyse du Groupe spécial. Ainsi qu'il a été indiqué précédemment[5854], nous avons rejeté la position des Communautés européennes voulant qu'il y ait de multiples produits d'Airbus qui, d'après les allégations, sont subventionnés et trois produits similaires correspondants de Boeing, et nous examinons les effets défavorables, y compris la question du dommage causé à la branche de production nationale des LCA des États-Unis, sur la base des allégations des États-Unis, à savoir qu'il y a un seul produit subventionné, tous les LCA d'Airbus, et un seul produit similaire correspondant, tous les LCA de Boeing. Nous passons ensuite à l'identification de la branche de production nationale pertinente.

7.2044 L'article 16.1 de l'Accord SMC définit la branche de production nationale. Il dispose ce qui suit:

> "Aux fins du présent accord, l'expression "branche de production nationale" s'entendra, sous réserve des dispositions du paragraphe 2, de l'ensemble des producteurs nationaux de produits similaires ou de ceux d'entre eux dont les productions additionnées constituent une proportion majeure de la production nationale totale de ces produits; toutefois, lorsque des producteurs sont liés[48] aux exportateurs ou aux importateurs, ou sont eux-mêmes importateurs du produit dont il est allégué qu'il fait l'objet d'une subvention ou d'un produit similaire en provenance d'autres pays, l'expression "branche de production nationale" pourra être interprétée comme désignant le reste des producteurs."

[48] Texte de la note de bas de page originale omis.[5855]

Le texte de l'article 16.1 est explicite: la définition de la branche de production nationale qu'il énonce s'applique "aux fins" de l'Accord SMC. Par conséquent, il nous apparaît clairement, d'après le sens ordinaire du texte, que la définition de la "branche de production nationale" devrait être identique, s'agissant d'évaluer le "dommage causé à une branche de production nationale" d'un Membre, dans

[5853] CE, PCE, paragraphe 2259.
[5854] *Voir* les paragraphes 7.1651 à 7.1668 et les paragraphes 7.1671 à 7.1680 ci-dessus.
[5855] Le paragraphe 2 de l'article 16, qui prévoit l'examen des branches de production régionales n'est pas pertinent ici, et il n'y a pas d'allégations concernant des producteurs liés.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

une analyse des effets défavorables au titre de l'article 5 a) à ce qu'elle serait dans une affaire relevant de la Partie V de l'Accord SMC qui impliquerait de déterminer l'existence d'un dommage important causé à une branche de production nationale dans une enquête en matière de droits compensateurs. En tant que seul producteur aux États-Unis du produit LCA similaire pendant la période pertinente, Boeing constitue l'ensemble de la branche de production nationale en l'espèce. Dans le présent différend, par conséquent, nous examinerons la question du dommage important causé à Boeing.[5856]

Période de référence

7.2045 Un autre point de désaccord entre les parties concerne la période appropriée que le Groupe spécial doit examiner pour établir sa détermination. Ainsi qu'il a été indiqué précédemment[5857], il est clair que la constatation que nous sommes tenus de formuler porte sur le point de savoir s'il y a des effets défavorables "actuels" – en l'occurrence, un dommage important actuel ou une menace actuelle de dommage important causé à la branche de production des LCA des États-Unis. Il est bien entendu impossible en pratique d'évaluer la situation "actuelle" car les données d'actualité immédiate ne sont pas, et ne peuvent jamais être, disponibles à la date à laquelle un groupe spécial prend sa décision, et par conséquent, un examen du passé est nécessaire pour tirer des conclusions concernant le présent. De fait, c'est de cette façon que procèdent habituellement les autorités chargées de l'enquête dans le contexte des enquêtes en matière de droits compensateurs au titre de la Partie V de l'Accord SMC et cette pratique a été approuvée dans le cadre du règlement des différends.[5858] Toutefois, il n'y a pas d'indications spécifiques dans l'Accord SMC en ce qui concerne la période pour laquelle des données devraient être collectées et examinées, que ce soit dans le contexte d'enquêtes en matière de droits compensateurs ou spécifiquement dans le contexte de l'article 5 a). Comme il a été indiqué précédemment[5859], nous avons décidé de ne pas choisir *a priori* de période de référence pour notre évaluation du préjudice grave, mais d'examiner plutôt les éléments de preuve et arguments avancés par les États-Unis, et les éléments de preuve et arguments présentés par les Communautés européennes à titre de réfutation, y compris les renseignements récents lorsqu'ils étaient pertinents et fiables, pour déterminer si l'existence d'effets défavorables avait été démontrée par les États-Unis. Nous estimons que la même approche est appropriée dans le contexte de notre évaluation de la question du dommage.

7.2046 Dans le contexte de leurs arguments concernant le dommage, les États-Unis ont initialement présenté des éléments de preuve concernant le volume et la part de marché des importations de LCA d'Airbus aux États-Unis, les prix pratiqués sur le marché des États-Unis pour trois modèles de LCA de Boeing, le 737NG, le 747 et le 777, et la situation de la branche de production des États-Unis pour la période de 2001 à 2005[5860], faisant valoir que le Groupe spécial devrait établir sa détermination de l'existence d'un dommage à la date de l'établissement du Groupe spécial. Les Communautés européennes ont présenté des renseignements concernant divers indicateurs des résultats de Boeing pour la période de 2001 à 2006[5861], que les États-Unis n'ont pas spécifiquement acceptés mais dont pour l'essentiel ils n'ont pas contesté l'exactitude et sur lesquels ils ont effectivement formulé des observations, ainsi que des renseignements relatifs aux commandes et à la part de marché d'Airbus

[5856] À cet égard, les deux parties conviennent que la branche de production nationale fait référence à la division des LCA de Boeing Commercial Aircraft, qui comprend les activités de Boeing Corporation relatives aux LCA, et ce sont les éléments de preuve concernant cette branche de production que nous examinerons. *Voir* États-Unis, réponse à la question n° 239 du Groupe spécial; CE, PCE, note de bas de page 2173.

[5857] *Voir* les paragraphes 7.1693 et 7.1694 ci-dessus.

[5858] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, paragraphe 166: "Afin de déterminer si un dommage causé par un dumping existe lorsque l'enquête a lieu, des "données historiques" peuvent être utilisées."

[5859] *Voir* le paragraphe 7.1694 ci-dessus.

[5860] États-Unis, PCE, paragraphes 733 et 734, tableaux 2 et 3; paragraphes 741 à 744, figures 1 à 3; paragraphe 746, tableau 4.

[5861] CE, PCE, paragraphes 2162 à 2229 et tableaux y figurant.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

aux États-Unis pour la même période.[5862] Les États-Unis ont fourni par la suite dans leur deuxième communication écrite des renseignements actualisés concernant les importations et la part de marché pour 2006, et des renseignements sur les prix du Boeing 737 sur le marché des États-Unis actualisés de façon à inclure les données pour 2006.[5863]

7.2047 Dans le but de permettre au Groupe spécial de prendre sa décision en se fondant sur des données plus récentes concernant la branche de production des LCA des États-Unis, nous avons le 12 décembre 2007 demandé aux États-Unis d'actualiser les renseignements qu'ils avaient présentés concernant les activités de Boeing de manière à inclure les renseignements pour l'année civile 2006, que les États-Unis ont communiqués le 22 janvier 2008.[5864] De ce fait, nous avons continué de collecter des renseignements actualisés pertinents même après les réunions avec les parties et avons ménagé à celles-ci la possibilité de formuler des observations sur ces renseignements.[5865]

7.2048 Nous n'avons pas demandé de renseignements plus récents que ceux de l'année civile 2006 et n'avons pas jugé de tels éléments de preuve, lorsqu'ils étaient communiqués, pertinents pour notre décision concernant l'existence d'un dommage important, car nous estimons qu'il aurait été inapproprié et irréalisable de continuer à recueillir et examiner des renseignements concernant les activités de la branche de production nationale des États-Unis, et concernant le volume et la part de marché des importations aux États-Unis ainsi que les prix sur le marché des États-Unis, sans que les parties aient la possibilité de présenter des observations et des arguments au sujet de ces renseignements. Le processus de collecte des renseignements et de présentation par les parties d'observations et d'arguments ne peut pas se poursuivre indéfiniment, même si cela veut dire qu'au moment où notre décision est rendue, les renseignements sur lesquels nous avons fondé nos conclusions ne sont plus complètement actuels. Cette situation est toutefois une conséquence de la taille et de la complexité de l'affaire dont nous sommes saisis et elle n'affaiblit donc pas, à notre avis, nos conclusions quant aux effets défavorables actuels. Nous notons que la première communication dans le présent différend a été déposée en novembre 2006 et les deuxièmes communications en mai 2007, et que la deuxième réunion du Groupe spécial avec les parties s'est tenue en juillet 2007. Ainsi, les deux parties ont eu la possibilité de recueillir et présenter des renseignements concernant l'année civile 2006 et de formuler des observations sur ces renseignements, y compris dans leurs réponses aux questions et leurs observations y relatives présentées en janvier et février 2008. Nos procédures de travail prévoyaient seulement la présentation de renseignements factuels après les premières communications écrites "sauf en ce qui concerne les éléments de preuve nécessaires aux fins des réfutations ou des réponses aux questions … sur exposé de raisons valables". Nous n'estimons pas que cela permettait aux parties de continuer à présenter de nouveaux renseignements factuels bien après la deuxième réunion du Groupe spécial avec les parties. Nous n'estimons pas non plus que cela nous impose une quelconque obligation d'examiner de tels renseignements lorsqu'ils ne sont pas nécessaires pour répondre à nos questions. À notre avis, la fin de 2006 est une date limite raisonnable pour les renseignements concernant la question du dommage causé à la branche de production nationale.

7.2049 Les Communautés européennes estiment toutefois que les États-Unis doivent démontrer l'existence d'un dommage important actuel "en 2008, en se fondant sur les données complètes et fiables les plus récentes".[5866] Elles affirment que, s'il est justifié dans une affaire concernant des droits compensateurs d'établir une détermination sur la base d'une période couverte par l'enquête déterminée

[5862] CE, PCE, paragraphes 2252 à 2255 et tableaux y figurant.
[5863] États-Unis, DCE, paragraphe 731, tableau 3; paragraphe 734 et pièce US-616 (RCC).
[5864] États-Unis, réponse à la question n° 238 du Groupe spécial.
[5865] Les réponses à la troisième série de questions du Groupe spécial ont été communiquées le 22 janvier 2008, et les observations sur ces réponses le 8 février 2008, par les deux parties; elles incluaient des éléments de preuve additionnels nécessaires pour répondre à ces questions.
[5866] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 240 du Groupe spécial.

prenant fin juste avant l'ouverture de l'enquête, la situation est différente dans un différend relevant de la Partie III de l'Accord SMC, laissant entendre que nous devons examiner des données plus récentes que celles concernant 2006. Nous ne sommes pas d'accord. Bien que nous reconnaissions que le temps qui s'est écoulé pendant que ce différend complexe était en instance signifie qu'une décision fondée sur des données qui ne sont pas plus récentes que 2006 présente un certain degré d'ancienneté, nous considérons que l'importance de garantir une procédure régulière, en ménageant aux parties la possibilité de formuler des observations au sujet des renseignements sur lesquels nous fondons notre décision, justifie que nous fixions la date limite pour les données que nous examinerons à la fin de 2006.

7.2050 En outre, à la différence des situations existant dans l'affaire *Mexique – Riz*, différend concernant une enquête antidumping sur lequel les Communautés européennes s'appuient à cet égard, les renseignements que nous avons, en conclusion, jugé approprié d'examiner dans le présent différend ne portent pas sur une période "éloignée" de l'époque de notre analyse et de notre détermination. Dans l'affaire *Mexique – Riz*, le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont mis en doute la pertinence d'éléments de preuve portant sur une période qui s'était achevée 15 mois avant l'ouverture d'une enquête et presque trois ans avant l'imposition de droits antidumping sur la base d'une constatation de l'existence d'un dommage important.[5867] L'Organe d'appel a souligné que dans cette affaire, il avait été établi *prima facie* que les renseignements, en fait, ne donnaient pas des indications fiables sur l'existence d'un dommage actuel.[5868] Les raisons de cette conclusion étaient, entre autres, les suivantes: la période couverte par l'enquête avait été proposée par le requérant demandant l'imposition de droits antidumping; aucun problème d'ordre pratique ne rendait nécessaire l'examen de cette période; aucune tentative n'avait été faite pour actualiser les renseignements au cours de l'enquête; il n'avait pas été établi que l'actualisation des renseignements n'était pas possible; et il n'y avait aucune raison, à part le fait que c'était la pratique générale de l'autorité chargée de l'enquête, qui expliquait pourquoi elle n'avait pas cherché à obtenir des renseignements plus récents.[5869] En conséquence, l'Organe d'appel a conclu que "ce n'{était} pas uniquement l'éloignement de la période couverte par l'enquête, mais aussi ces autres circonstances" qui avaient constitué la base de la conclusion du Groupe spécial selon laquelle le choix par le Mexique de la période couverte par l'enquête était contraire à ses obligations au titre de l'Accord antidumping.[5870]

7.2051 La situation en l'espèce est très différente. Comme il est indiqué ci-dessus, nous avons effectivement demandé, et les parties ont effectivement fourni, des renseignements actualisés pendant la période où le différend était en instance. En effet, nous n'avons pas fixé *ab initio* de période particulière pour les renseignements à examiner dans le cadre de notre détermination. Bien que les Communautés européennes aient communiqué des renseignements relatifs à des périodes postérieures à celles visées par nos demandes, nous avons conclu qu'il n'était pas approprié d'examiner ces renseignements qui n'étaient pas complets et pour lesquels les deux parties n'avaient pas eu la possibilité de présenter des observations et des arguments dans des communications écrites et lors de procédures orales, sauf dans la mesure où nous avions demandé ces renseignements nous-mêmes.

7.2052 De plus, nous notons que dans une affaire concernant des droits compensateurs (ou antidumping) au niveau national, la mesure corrective est l'imposition de droits additionnels sur toutes

---

[5867] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, paragraphe 7.58; rapport de l'Organe d'appel, paragraphe 166.

[5868] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, paragraphe 167. Toutefois, l'Organe d'appel a indiqué clairement que l'utilisation d'éléments de preuve se rapportant à une "période éloignée aux fins de l'enquête" ne constituait pas en soi une violation de l'article 3.1 de l'*Accord antidumping*. *Id.*

[5869] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, paragraphe 167.

[5870] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*, paragraphe 167.

les importations futures du produit en question après la détermination finale.[5871] Par conséquent, l'effet immédiat et persistant de la mesure corrective sur les importations du produit dans le Membre affecté justifie que l'on s'inquiète de la nécessité de ladite mesure corrective au regard de la situation actuelle. En revanche, dans un différend concernant des effets défavorables, la mesure corrective prévue à l'article 7.8 de l'Accord SMC est le retrait de la subvention ou bien la suppression des effets défavorables. Avec l'une ou l'autre de ces mesures correctives, il n'y a pas d'effet nécessaire ou immédiat sur les importations du produit visé et à notre avis, il y a donc moins lieu de s'inquiéter d'une conjonction étroite entre les données sur lesquelles la constatation de l'existence d'un dommage est fondée et la date d'imposition de la mesure corrective.

7.2053 Les États-Unis font valoir que nous devons établir notre détermination concernant les effets défavorables "à" la date d'établissement du présent Groupe spécial, en septembre 2005, car c'est, de leur point de vue, la question qui relève de notre mandat. Par conséquent, ils font valoir que la question dont nous sommes saisis n'est pas de savoir si la situation de Boeing, eu égard aux facteurs à examiner pour évaluer le dommage, a empiré depuis 2005, mais de savoir si les renseignements qui nous ont été présentés démontrent l'existence d'un dommage important causé à la branche de production nationale des États-Unis. Nous convenons que la question de savoir si la situation de Boeing a empiré après 2005 n'est pas déterminante pour la question du dommage important. Néanmoins, comme il a été précédemment indiqué[5872], nous ne souscrivons pas au point de vue des États-Unis selon lequel nous devons établir notre détermination de l'existence d'un dommage à la date d'établissement du Groupe spécial. Nous tiendrons donc compte des renseignements relatifs à la période postérieure à la date d'établissement du Groupe spécial afin d'établir une détermination de l'existence d'effets défavorables actuels sous la forme d'un dommage qui repose sur les renseignements disponibles allant jusqu'à 2006 (mais qui n'est pas nécessairement déterminée par ces renseignements).

Méthode d'analyse

7.2054 S'agissant de la méthode d'analyse que le Groupe spécial devrait appliquer pour évaluer la question du dommage, les Communautés européennes ont posé en principe que nous devions procéder à un examen en deux étapes, en vertu duquel nous devrions d'abord examiner la question du "dommage important" et ensuite, seulement si nous constations l'existence d'un tel dommage, évaluer la question du lien de causalité avec ce dommage. Les États-Unis n'ont pas répondu directement aux arguments des Communautés européennes relatifs au caractère approprié d'une analyse en deux étapes du dommage important et du lien de causalité, mais ils ont présenté leur allégation en affirmant que Boeing subissait un dommage important et que les importations subventionnées causaient ce dommage important, ce qui indique qu'ils admettent qu'une analyse en deux étapes est appropriée. Pour traiter l'argument des Communautés européennes concernant la nature de l'analyse à effectuer pour examiner les allégations de dommage et de menace de dommage formulées par les États-Unis, nous examinerons d'abord les dispositions pertinentes de l'Accord SMC afin de déterminer si cette approche, ou même une approche analytique particulière, est requise.

7.2055 La présente affaire est la première dans laquelle il a été demandé à un groupe spécial d'examiner l'existence d'effets défavorables au titre de l'article 5 a) de l'Accord SMC, qui dispose ce qui suit:

[5871] Le recouvrement de ces droits se poursuit jusqu'au moment où le droit est supprimé à la suite d'un changement de circonstances ou bien n'est pas maintenu après un réexamen à l'extinction et par conséquent expire.

[5872] *Voir* les paragraphes 7.1714 et 7.1715 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

> "Aucun Membre ne devrait causer, en recourant à l'une quelconque des subventions visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier, d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres, c'est-à-dire:
>
> a) causer un dommage à une branche de production nationale d'un autre Membre[11];
>
> [11] L'expression "dommage causé à une branche de production nationale" est utilisée ici avec le même sens que dans la Partie V."

Nous rappelons que la Partie V a trait à l'imposition de droits compensateurs, qui est autorisée seulement si, entre autres choses, les autorités chargées de l'enquête déterminent que les importations subventionnées causent un dommage à la branche de production nationale dans le pays importateur produisant le produit similaire. Par conséquent, pour évaluer l'allégation des États-Unis concernant le dommage causé à la branche de production nationale au sens de l'article 5 de l'Accord SMC, il nous est prescrit de nous reporter à la Partie V de cet accord pour obtenir des indications.

7.2056 L'article 15 de l'Accord SMC, qui figure dans la Partie V de l'Accord, est intitulé "Détermination de l'existence d'un dommage" et inclut dans la note de bas de page 45 une définition du terme "dommage" qui est libellée comme suit:

> "Pour les besoins du présent accord, le terme "dommage" s'entendra, sauf indication contraire, d'un dommage important causé à une branche de production nationale, d'une menace de dommage important pour une branche de production nationale ou d'un retard important dans la création d'une branche de production nationale; il sera interprété conformément aux dispositions de cet article."

L'article 15.1 est une disposition générale, qui dispose que la détermination de l'existence d'un dommage se fondera sur des "éléments de preuve positifs" et comportera un "examen objectif" du volume des importations subventionnées et de l'effet des importations subventionnées sur les prix des produits similaires sur le marché intérieur[5873], et de l'incidence de ces importations sur les producteurs nationaux de ces produits. L'article 15.2 donne des indications supplémentaires en ce qui concerne le volume des importations subventionnées, précisant que les autorités chargées de l'enquête "examineront" s'il y a eu augmentation notable des importations subventionnées, soit en quantité absolue, soit par rapport à la production ou à la consommation nationale. En ce qui concerne les effets sur les prix, l'article 15.2 précise que les autorités examineront s'il y a eu sous-cotation notable du prix ou dépression des prix ou empêchement de hausses de prix dans une mesure notable. S'agissant de l'incidence des importations subventionnées, l'article 15.4 énumère une série de facteurs relatifs à la "situation de la branche de production" qui devront être évalués par les autorités chargées de l'enquête. La liste n'est pas exhaustive et la disposition indique clairement qu'un seul ni même plusieurs de ces facteurs ne constitueront pas une base de jugement déterminante. L'article 15.7 énonce plusieurs facteurs additionnels qu'il faudrait examiner pour établir une détermination de l'existence d'une menace de dommage important, laquelle détermination se fondera sur des faits et non pas sur des allégations, des conjectures ou de lointaines possibilités. Enfin, l'article 15.5 dispose ce qui suit:

[5873] Ainsi qu'il a été indiqué précédemment, l'expression "produit similaire" est définie dans la note de bas de page 46, et cette définition s'applique dans tout l'Accord SMC.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

"Il devra être démontré que les importations subventionnées causent, par les effets[47] des subventions, un dommage au sens du présent accord.

_____

[47] Tels qu'ils sont indiqués aux paragraphes 2 et 4 {de l'article 15}."

7.2057 Ces dispositions de l'Accord SMC ont été examinées par plusieurs groupes spéciaux dans le cadre de différends concernant les décisions prises par les autorités nationales chargées de l'enquête dans des enquêtes en matière de droits compensateurs.[5874] En outre, les dispositions parallèles et largement identiques de l'Accord antidumping, à savoir l'article 3.1, 3.2, 3.4, 3.5 et 3.7, ont fait l'objet d'un certain nombre de différends concernant les décisions prises par les autorités nationales chargées de l'enquête dans des enquêtes antidumping.[5875] Étant donné que les textes des dispositions pertinentes des Accords SMC et antidumping relatives à la détermination de l'existence d'un dommage sont presque identiques, nous estimons que les rapports de règlement des différends de l'OMC concernant les dispositions correspondantes de l'Accord antidumping sont également pertinents pour notre examen des questions dont nous sommes saisis en tant que rapports concernant l'Accord SMC. Bien entendu, les décisions des autorités chargées de l'enquête dans les affaires portant sur des mesures correctives commerciales sont très spécifiques et subordonnées aux faits de l'enquête considérée. De ce fait, les résultats des différends concernant ces décisions, pour ce qui est des questions de fait, ne nous donnent guère d'indications pour notre examen des éléments de preuve présentés en l'espèce. Toutefois, les rapports de règlement des différends portant sur l'interprétation

[5874] Rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM*; rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*; rapport du Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM*.

[5875] Rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures antidumping visant le riz*; rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel *États-Unis – Détermination finale de l'existence d'un dumping 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* ("*États-Unis – Bois de construction résineux V (article 21:5 – Canada)*"), WT/DS264/AB/RW, adopté le 1er septembre 2006, WT/DS264/RW, adopté le 1er septembre 2006, infirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS264/AB/RW; rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Droits antidumping sur les accessoires de tuyauterie en fonte malléable en provenance du Brésil* ("*CE – Accessoires de tuyauterie*"), WT/DS219/AB/R, adopté le 18 août 2003, WT/DS219/R, adopté le 18 août 2003, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS219/AB/R; rapports du Groupe spécial et 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* ("*CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*"), WT/DS141/AB/RW, adopté le 24 avril 2003, WT/DS141/RW, adopté le 24 avril 2003, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS141/AB/RW; rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon* ("*États-Unis – Acier laminé à chaud*"), WT/DS184/AB/R, adopté le 23 août 2001, WT/DS184/R, adopté le 23 août 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS184/AB/R; rapports du Groupe spécial et 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* ("*Thaïlande – Poutres en H*"), WT/DS122/AB/R, adopté le 5 avril 2001, WT/DS122/R, adopté le 5 avril 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS122/AB/R; rapports du Groupe spécial et 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* ("*Mexique – Sirop de maïs (article 21:5 – États-Unis)*"), WT/DS132/AB/RW, adopté le 21 novembre 2001, WT/DS132/RW, adopté le 21 novembre 2001, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS132/AB/RW; rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Droits antidumping sur les importations de linge de lit en coton en provenance d'Inde* ("*CE – Linge de lit*"), WT/DS141/AB/R, adopté le 12 mars 2001, WT/DS141/R, adopté le 12 mars 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS141/AB/R; rapport du Groupe spécial *Égypte – Mesures antidumping définitives à l'importation de barres d'armature en acier en provenance de Turquie* ("*Égypte – Barres d'armature en acier*"), WT/DS211/R, adopté le 1er octobre 2002; rapport du Groupe spécial *Corée – Certains papiers*; rapport du Groupe spécial *CE – Saumon (Norvège)*.

des Accords SMC et antidumping, ainsi que sur les méthodes d'analyse du dommage et du lien de causalité, sont pertinents, et nous y chercherons des indications pour l'examen des arguments des parties ainsi que pour notre propre analyse dans la présente affaire.[5876]

7.2058 Les questions soulevées par les arguments des parties en l'espèce n'ont pas toutes été traitées dans les affaires portant sur des mesures correctives commerciales qui ont été examinées dans le cadre du règlement des différends. Par exemple, aucun groupe spécial n'a traité directement la question de savoir si une analyse en deux étapes, comme celle qui a été suggérée par les Communautés européennes et utilisée par les États-Unis pour présenter leur thèse, était appropriée (ou requise) dans une enquête en matière de droits compensateurs ou antidumping.[5877] Par conséquent, nous n'estimons pas qu'il soit clairement établi qu'un groupe spécial examinant le dommage au titre de l'article 5 a), et assumant essentiellement le même rôle dans ce contexte que l'autorité chargée de l'enquête dans une enquête antidumping ou une enquête en matière de droits compensateurs, **doit** d'abord examiner la question du dommage et, seulement s'il constate l'existence d'un tel dommage, passer à l'examen de la question de savoir si le lien de causalité nécessaire peut être établi. Dans la même optique toutefois, en l'absence de toute obligation claire à cet égard, rien ne nous empêche à notre avis de procéder à une telle analyse, à savoir examiner d'abord la question du dommage et, ensuite seulement, passer à la question du lien de causalité avec ce dommage, si l'existence de ce dernier a été constatée lors de la première étape. Comme aucune des parties n'a fait valoir que nous devrions appliquer une méthode d'analyse différente et que rien dans l'Accord SMC n'empêche une telle analyse, nous n'estimons pas nécessaire d'exprimer une opinion définitive sur la question de la nature de l'analyse du lien de causalité à laquelle il faut procéder pour examiner le dommage important causé à une branche de production nationale. De plus, nous croyons comprendre qu'une analyse du dommage et du lien de causalité en deux étapes est couramment employée par les autorités chargées de l'enquête dans le contexte des enquêtes en matière de droits compensateurs. Eu égard à notre point de vue selon lequel l'analyse du dommage au titre de l'article 5 a) devrait être compatible avec l'analyse au titre de la Partie V de l'Accord SMC, nous concluons que nous pouvons à bon droit procéder à une analyse en deux étapes du dommage et du lien de causalité dans le présent différend.

Le dommage causé par les importations subventionnées, ou le dommage en tant qu'effet de la subvention

7.2059 Un autre point de désaccord fondamental entre les parties concerne la question de ce qui doit être jugé comme causant le dommage à la branche de production des LCA des États-Unis pour que les

---

[5876] Nous notons à cet égard la "Déclaration sur le règlement des différends conformément à l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VI de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 ou à la Partie V de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires" adoptée par les Ministres à Marrakech, qui dispose ce qui suit:

> "Les Ministres reconnaissent, en ce qui concerne le règlement des différends conformément à l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VI du GATT de 1994 ou à la Partie V de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires, la nécessité d'assurer la cohérence du règlement des différends résultant de l'application de mesures antidumping et de mesures compensatoires."

Étant donné que le terme "dommage" est utilisé à l'article 5 a) avec le même sens que dans la Partie V de l'Accord SMC, nous estimons que cette injonction donne à penser qu'une cohérence semblable du règlement des différends relevant de l'article 5 a) est appropriée dans les cas où cela est possible.

[5877] De fait, cette question a fait l'objet de propositions dans le cadre du cycle de négociations en cours sur l'Accord antidumping, ce qui donne à penser qu'il n'est pas établi qu'une telle analyse soit prescrite par l'Accord antidumping ou l'Accord SMC actuellement en vigueur. *Voir* le document de travail du Président, document TN/RL/232 (28 mai 2008), annexe A, qui récapitule les propositions fondées sur des textes relatives à des questions antidumping qui ont été présentées au Groupe de négociation sur les règles jusqu'en novembre 2007. On trouvera dans le document TN/RL/W/143 (22 août 2003) une compilation antérieure de propositions, avec des références aux documents contenant les propositions communiquées par les Membres.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

États-Unis fassent admettre leur allégation d'effets défavorables au titre de l'article 5 a). Les parties ont pris des positions très divergentes en ce qui concerne l'agent de causalité. Les Communautés européennes font valoir que l'"effet" du dommage doit être causé par le "recours aux subventions".[5878] Les États-Unis soutiennent que les Communautés européennes cherchent à tort à donner une lecture qui inclut le critère "la subvention a pour effet" figurant à l'article 6.3 dans l'examen du dommage important au titre de l'article 5 a)[5879], faisant valoir que l'article 15.5 exige que le dommage important soit l'effet des importations subventionnées.[5880]

7.2060 C'est une question qui n'a pas été traitée précédemment par un groupe spécial ou l'Organe d'appel puisque, comme nous l'avons relevé, c'est le premier différend au titre de la Partie III de l'Accord SMC dans lequel une allégation de dommage au titre de l'article 5 a) est soulevée. À notre avis, la tentative des Communautés européennes pour donner une lecture qui inclut le critère "la subvention a pour effet" énoncé à l'article 6.3 dans le contexte d'un examen du dommage au titre de l'article 5 a) est juridiquement incorrecte.

7.2061 Examinant le texte de l'Accord SMC à cet égard, nous notons que le texte introductif de l'article 5 dispose qu'"{a}ucun Membre ne devrait causer, en recourant à l'une quelconque des subventions", d'effets défavorables, y compris ceux qui sont énoncés à l'article 5 a), à savoir "un dommage à une branche de production nationale d'un autre Membre". La note de bas de page 11 relative à l'article 5 a) précise que l'expression "dommage causé à une branche de production nationale est utilisée ici avec le même sens que dans la Partie V". Par conséquent, le texte de l'article 5 fait spécifiquement référence à la Partie V de l'Accord SMC s'agissant de définir le terme "dommage" utilisé à l'article 5 a).

7.2062 La Partie V régit bien entendu l'imposition des droits compensateurs, y compris les diverses questions de procédure et de fond relatives aux enquêtes qui doivent être effectuées et aux déterminations qui doivent être établies par les autorités nationales chargées de l'enquête avant qu'une telle imposition puisse se justifier. L'article 15, qui figure dans la Partie V de l'Accord SMC, énonce les critères applicables à une "détermination de l'existence d'un dommage" et, ce faisant, fait référence à plusieurs reprises à l'examen des importations subventionnées. Par exemple, l'article 15.1 mentionne le "volume des importations subventionnées", l'"effet des importations subventionnées sur les prix" et l'"incidence de **ces** importations". L'article 15.2 mentionne le "volume des importations subventionnées", une "augmentation notable des importations subventionnées", "l'effet des importations subventionnées sur les prix", "dans les importations subventionnées, {une} sous-cotation notable du prix" et "**ces** importations ont … pour effet". L'article 15.4 mentionne "{l}'examen de l'incidence des importations subventionnées sur la branche de production nationale". L'article 15.5 mentionne le "lien de causalité entre les importations subventionnées et le dommage causé à la branche de production nationale" et prescrit que les dommages causés par "tous les facteurs connus autres que les importations subventionnées … ne devront pas être imputés aux importations subventionnées". L'article 15.8 mentionne les "cas où des importations subventionnées menacent de causer un dommage". À notre avis, ces mentions répétées donnent fortement à penser que la "chose" qui doit causer le dommage aux fins de l'article 15, ce sont les importations subventionnées. Il nous semble que si nous devions appliquer l'expression "dommage causé à une branche de production nationale" d'une manière compatible avec l'article 15 dans le présent différend au titre de l'article 5 a), il faudrait examiner le même facteur de causalité, à savoir les importations subventionnées, pour évaluer la question du lien de causalité dans les deux contextes. Par conséquent, nous concluons

[5878] CE, PCE, paragraphes 2144 à 2158.
[5879] États-Unis, DCE, paragraphe 741.
[5880] États-Unis, DCE, paragraphe 740. Les États-Unis affirment ensuite que, s'il était requis de montrer que le dommage important est l'effet des subventions faisant l'objet du différend, "eu égard aux faits en l'espèce, le fait de montrer que le préjudice grave est l'effet de la subvention vaut, *mutatis mutandis*, pour les effets de la subvention sur le marché des États-Unis". *Id.*

qu'afin de déterminer s'il y a des effets défavorables au sens d'un dommage au titre de l'article 5 a) de l'Accord SMC, nous devons examiner si les importations subventionnées, en l'espèce les LCA subventionnés d'Airbus importés aux États-Unis, causent un dommage à la branche de production nationale des LCA des États-Unis.

7.2063 L'unique référence aux "effets des subventions" dans l'article 15 figure à l'article 15.5, dont la partie pertinente dispose ce qui suit:

> "Il devra être démontré que les importations subventionnées causent, par les effets[47] des subventions, un dommage au sens du présent accord.
>
> _____
>
> [47] Tels qu'ils sont indiqués aux paragraphes 2 et 4."

7.2064 Les Communautés européennes font valoir que la note de bas de page 47 fournit des éléments contextuels à l'appui de leur point de vue concernant l'évaluation appropriée du lien de causalité dans un différend portant sur des effets défavorables.[5881] Les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur un différend récent traitaient spécifiquement du sens de la note de bas de page 47 dans le contexte d'une enquête en matière de droits compensateurs au titre de l'article 15.5, et ont examiné et rejeté le même argument essentiellement que celui qu'ont présenté les Communautés européennes dans le présent différend.

7.2065 Dans ce différend, l'affaire *Japon – DRAM*, la Corée faisait valoir que l'autorité japonaise chargée de l'enquête avait agi d'une manière incompatible avec, entre autres, l'article 15.5 en ne démontrant pas que les importations subventionnées causaient un dommage "par les effets des subventions" parce que, bien qu'elle ait examiné le volume et les effets sur les prix de ces importations, elle n'avait pas démontré que le volume et les prix de ces importations, et leur incidence sur la branche de production nationale, avaient été affectés par les subventions d'une manière suffisante pour causer un dommage. La Corée faisait valoir que si l'autorité chargée de l'enquête ne pouvait pas démontrer que les subventions avaient modifié le volume ou le prix des importations, rien ne venait étayer la constatation selon laquelle le dommage causé par ces importations avait été produit "par les effets de la subvention".[5882]

7.2066 Le Groupe spécial a rejeté le point de vue de la Corée. Il a conclu que "le sens ordinaire de la première phrase de l'article 15.5 et de la note de bas de page qui l'accompagn{ait} consist{ait} à définir le membre de phrase "par les effets des subventions" pour qu'il signifie les effets des importations subventionnées ("{t}els qu'ils {étaient} indiqués à l'article 15.2 et 15.4")".[5883] Il a constaté que l'article 15.5 ne pouvait pas être interprété, comme la Corée le soutenait, comme signifiant qu'"il {devait} être démontré que les *subventions* caus{aient} un dommage *par les effets des importations subventionnées*", car l'article 15.2 et 15.4 visé dans la note de bas de page indiquait qu'il fallait examiner les effets des importations subventionnées et non les effets de la subvention.[5884] Le Groupe spécial a aussi rejeté l'argument de la Corée selon lequel le membre de phrase "par les effets des subventions" figurant à l'article 15.5 devait être interprété comme exigeant le même type d'analyse du lien de causalité que celui qu'avaient établi des groupes spéciaux pour le membre de phrase "la subvention a pour effet" figurant à l'article 6.3 de l'Accord SMC. Il a noté, comme le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland* l'avait constaté, que les références dans le texte des articles 5 c) et 6.3 c) à

[5881] CE, PCE, paragraphe 2151.
[5882] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM*, paragraphe 7.399.
[5883] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM*, paragraphe 7.411.
[5884] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM*, paragraphe 7.411 (italique dans l'original).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

l'"effet" de la subvention se distinguaient des termes employés dans les dispositions en matière de droits compensateurs qui figuraient dans la Partie V de l'Accord.[5885]

7.2067 L'Organe d'appel est arrivé à la même conclusion en disant ce qui suit:

> "L'article 15.5 dans son ensemble traite du lien de causalité entre les importations subventionnées et le dommage causé à la branche de production nationale. ... En vertu de la note de bas de page 47 relative à l'article 15.5, qui fait partie intégrante de la première phrase, la démonstration d'un lien de causalité envisagée dans les deux premières phrases de l'article 15.5 doit être effectuée suivant l'analyse indiquée à l'article 15.2 et 15.4 aux fins de l'examen des "effets" des importations subventionnées. Conformément à ces paragraphes, un tel examen doit porter sur: i) la question de savoir s'il y a eu augmentation notable des importations subventionnées; ii) l'effet des importations subventionnées sur les prix; et iii) l'incidence des importations subventionnées sur la branche de production nationale."[5886]

En conséquence, l'Organe d'appel a conclu ce qui suit:

> "Il ressort clairement de l'architecture de l'article 15.2, 15.4 et 15.5 que, pour déterminer si les "importations subventionnées causent, par les effets des subventions, un dommage" à la branche de production nationale, il faut procéder à l'examen des effets des importations subventionnées tels qu'ils sont indiqués à l'article 15.2 et 15.4. Ces paragraphes n'envisagent pas et ne prescrivent pas les deux types distincts d'examens mentionnés par la Corée, à savoir un examen des effets des importations subventionnées conformément à l'article 15.2 et 15.4; et un deuxième examen des effets des subventions ... {S}i l'autorité chargée de l'enquête procède à l'examen requis au titre de l'article 15.2, 15.4 et 15.5, cet examen est suffisant pour démontrer que "les importations subventionnées causent, par les effets des subventions, un dommage" au sens de l'Accord SMC."[5887]

7.2068 Nous partageons ce point de vue et estimons qu'il s'applique également à notre analyse en l'espèce. À notre avis, l'expression "dommage à une branche de production nationale", que nous devons appliquer de la même façon dans le cadre de l'article 5 a) qu'une autorité chargée de l'enquête le ferait dans le contexte d'une enquête en matière de droits compensateurs, inclut la question du lien de causalité. Par conséquent, nous estimons qu'une interprétation cohérente de la notion de "dommage à une branche de production nationale" exige que nous examinions, pour étudier le lien de causalité, les effets des importations subventionnées indiqués à l'article 15.2 et 15.4 dans notre analyse du dommage important au titre de l'article 5 a). Nous pensons que toute autre conclusion établirait indûment, pour l'analyse du dommage dans le contexte de la Partie III, un critère et des obligations juridiques différents de ceux qui ont été élaborés dans le cadre de la Partie V de l'Accord SMC, ce qui serait selon nous contraire à la note de bas de page 11.

7.2069 De plus, comme les États-Unis le font observer en répondant aux Communautés européennes, l'article 6.3, par ses termes, définit les conditions dans lesquelles un "préjudice grave" peut apparaître, et non les conditions dans lesquelles un "dommage important" peut apparaître.[5888] Nous pensons comme les États-Unis que si les rédacteurs de l'Accord SMC avaient voulu que les éléments de

---

[5885] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM*, paragraphe 7.419, citant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1227 et note de bas de page 1346.
[5886] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – DRAM*, paragraphes 262 et 263.
[5887] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – DRAM*, paragraphes 264 et 268.
[5888] États-Unis, DCE, paragraphe 742.

causalité de l'article 6.3 s'appliquent aux allégations d'effets défavorables sous la forme d'un dommage au titre de l'article 5 a), ils n'auraient pas utilisé uniquement l'expression "préjudice grave" dans le texte introductif de l'article 6.3. L'utilisation de la seule expression "préjudice grave" donne à penser que les dispositions de l'article 6.3 ne s'appliquent pas lorsque l'on examine d'autres formes d'effets défavorables, dont le dommage, au sens de la Partie V de l'Accord SMC, visé à l'article 5 a), et l'annulation et la réduction d'avantages visées à l'article 5 b).

7.2070 S'agissant de ce dernier article, nous notons que la note de bas de page 12 relative à l'article 5 b) de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "{l}'expression "annuler ou compromettre des avantages" est utilisée dans le présent accord avec le même sens que dans les dispositions pertinentes du GATT de 1994, et le fait que des avantages se trouvent annulés ou compromis sera établi conformément à la pratique existant pour l'application de ces dispositions."

Contrairement à ce qui se passe pour la question du dommage relevant de la Partie V de l'Accord SMC, il n'y a pas d'indication méthodologique dans le texte du GATT de 1994 pour la détermination de l'existence d'une annulation ou d'une réduction d'avantages. Cela explique, à notre avis, pourquoi il est fait spécifiquement référence à la "pratique" existant pour l'application des dispositions concernant l'annulation et la réduction d'avantages dans la note de bas de page 12. D'un autre côté, la Partie V de l'Accord SMC comporte des indications méthodologiques détaillées, encore qu'incomplètes, pour la détermination de l'existence d'un dommage, y compris la question du lien de causalité.

7.2071 En réponse à une question du Groupe spécial sur un sujet connexe, les Communautés européennes ont réaffirmé leur point de vue selon lequel le bien-fondé d'une allégation de dommage au titre de l'article 5 a) ne peut être établi que si c'est le "recours à l'une quelconque des subventions" qui cause ce dommage, s'appuyant à cet égard sur le texte introductif de l'article 5.[5889] Elles estiment que cette position est compatible avec le point de vue exprimé par l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – DRAM,* faisant référence au fait que l'Organe d'appel s'était appuyé en partie sur les différences existant entre la Partie III et la Partie V de l'Accord SMC pour conclure qu'il n'y avait aucune raison d'importer les obligations spécifiques de la Partie III dans les dispositions de la Partie V.[5890] À notre avis cependant, il est clair que non seulement la note de bas de page 11 donne à un groupe spécial une raison d'appliquer la Partie V et toutes les obligations énoncées à l'article 15, y compris en ce qui concerne le lien de causalité, dans une analyse du dommage au titre de la Partie III, mais qu'en fait elle l'y **oblige**. Cette note de bas de page incorpore spécifiquement dans la Partie III (article 5 a)) le sens de l'expression "dommage causé à la branche de production nationale" qui figure dans la Partie V et donc, à notre avis, elle incorpore dans la Partie III de l'Accord SMC les obligations relatives à la détermination de l'existence d'un dommage, y compris celles qui sont pertinentes pour déterminer le lien de causalité avec le dommage, qui sont énoncées dans la Partie V de l'Accord SMC. Il n'y a pas de disposition semblable qui suggère, et encore moins prescrit, d'appliquer les obligations de la Partie III dans les différends relevant de la Partie V de l'Accord SMC, comme l'a noté l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – DRAM*. Par conséquent, nous estimons qu'à la différence de cette affaire, il y a en l'espèce un fondement juridique solide dans le texte de l'Accord SMC lui-même pour notre conclusion selon laquelle les obligations relatives aux déterminations de l'existence d'un dommage au titre de la Partie V de l'Accord SMC, y compris l'examen des importations subventionnées en tant que facteur de causalité, s'appliquent dans l'analyse des allégations au titre de l'article 5 a) de la Partie III.

[5889] CE, réponse à la question n° 284 du Groupe spécial.

[5890] CE, réponse à la question n° 284 du Groupe spécial, citant le rapport de l'Organe d'appel *Japon – DRAM*, paragraphe 272.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.2072 Sur la base de ce qui précède, nous rejetons le point de vue des Communautés européennes selon lequel dans un examen du dommage au titre de l'article 5 a), nous devons déterminer si le recours aux subventions contestées cause les effets dont il est affirmé qu'ils démontrent l'existence d'un dommage. De fait, nous estimons qu'un examen des effets des importations subventionnées indiqués à l'article 15.2 et 15.4 est approprié. Selon la conclusion de l'Organe d'appel, c'est ce qui est exigé dans une évaluation au titre de l'article 15 de l'Accord SMC et c'est donc aussi, selon nous, ce qui est exigé dans une évaluation au titre de l'article 5 a).

7.2073 Nous rappelons que nous avons conclu que le produit subventionné en cause dans le présent différend était tous les LCA d'Airbus.[5891] Par conséquent, pour évaluer l'effet des importations subventionnées, nous examinerons les effets de tous les LCA d'Airbus importés aux États-Unis.

7.2074 Les Communautés européennes font valoir que nous devons examiner la nature et l'effet des subventions, ainsi que leur importance, pour évaluer la question du dommage, afin de nous assurer que tout dommage constaté est un effet des subventions. Comme nous venons de l'indiquer, nous estimons que notre analyse devrait être axée non pas sur les effets des subventions mais plutôt sur les effets des importations subventionnées sur la branche de production des LCA des États-Unis. Par conséquent, aux fins de notre analyse du dommage, il n'est pas selon nous nécessaire d'examiner si la nature et l'effet des subventions contestées sont tels qu'ils causent un dommage important. La nature et les effets des subventions ne sont pas, pris isolément, des éléments devant être traités dans notre analyse du dommage, sauf lorsque cela peut être pertinent dans le contexte d'une menace de dommage, eu égard à l'article 15.7 i) de l'Accord SMC.

7.2075 S'agissant de l'importance des subventions, nous avons un point de vue semblable. Les Communautés européennes affirment que le niveau *ad valorem* de la subvention pour les importations de LCA A320 aux États-Unis était *de minimis* en 2006, et pareillement bas les années précédentes, et qu'"{i}l ne peut pas être présumé que ces importations ou ventes d'Airbus causent des pertes de ventes, un empêchement de hausses de prix, ou un détournement de la part de marché simplement parce qu'elles sont faiblement "subventionnées"".[5892] Nous notons que les Communautés européennes n'affirment rien de semblable en ce qui concerne les importations d'autres modèles de LCA d'Airbus, bien qu'elles aient calculé un taux de subventionnement *ad valorem* pour les subventions AL/FEM et les subventions pour la R&DT en faveur des LCA d'Airbus sur la période de 1999 à 2006, et qu'elles fassent valoir que ces subventions sont *de minimis* dans le cadre de l'argument selon lequel les subventions ne causent pas le préjudice grave allégué par les États-Unis.[5893] Ainsi, dans la mesure où les Communautés européennes présentent des arguments concernant le lien de causalité qui sont spécifiques à la question du dommage important, par opposition à leurs arguments concernant l'effet des subventions contestées d'une manière plus générale, il apparaît qu'elles soutiennent que l'importance des subventions dont les importations de LCA d'Airbus aux États-Unis ont tiré avantage est trop faible pour causer ou menacer de causer un dommage important.

[5891] *Voir* le paragraphe 7.1668 ci-dessus.

[5892] CE, PCE, paragraphe 2156.

[5893] CE, PCE, paragraphe 1624; rapport de l'ITR, pièce EC-13 (RCC/RCES). Les taux sont calculés pour les modèles de LCA A318, A319, A320, A321, A330-200, A330-300, A340-300, A340-500, A340-600, et A380. Les Communautés européennes font référence à plusieurs reprises au niveau de subventionnement dont elles allèguent qu'il est *de minimis* pour faire valoir que les effets défavorables allégués ne sont pas l'effet des subventions contestées, par exemple aux paragraphes 1800, 1855, 1913, 1937, 1977, 2010, 2062, 2088, 2100, 2120, 2128, 2134. Même si nous concluons que l'importance du subventionnement n'est pas un élément pertinent à prendre en considération dans le contexte de notre analyse du dommage, nous notons que nous avons rejeté les calculs des Communautés européennes en tant que base appropriée pour l'examen de l'importance des subventions dans le contexte de notre analyse du préjudice grave. *Voir* les paragraphes 7.1969 à 7.1972 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.2076 Nous n'estimons cependant pas nécessaire d'examiner le taux de subventionnement *ad valorem* par aéronef pour évaluer l'allégation de dommage et de menace de dommage formulée par les États-Unis, même à supposer que nous soyons convaincus par les calculs des Communautés européennes à cet égard.[5894] Il n'y a rien dans le texte de l'article 15 qui lie l'importance de la subvention à la question du dommage ou à l'évaluation du lien de causalité. Cela contraste avec l'article 3.4 de l'Accord antidumping, qui mentionne l'"importance de la marge de dumping" comme facteur pertinent devant être évalué lors de l'examen de la question du dommage. Il n'y a pas de disposition correspondante concernant l'importance de la subvention dans la disposition parallèle de l'Accord SMC, l'article 15.4, ce qui donne à penser qu'il n'y a pas de lien entre le montant de la subvention et la détermination de l'existence d'un dommage important causé par les importations subventionnées. Il est vrai que l'article 11.9 dispose qu'une demande sera rejetée et une enquête close si le niveau de subventionnement est *de minimis*, lequel est défini comme un niveau de subventionnement de 1 pour cent *ad valorem*.[5895] Toutefois, il ressort clairement de procédures antérieures de règlement des différends que rien ne justifie la proposition selon laquelle une subvention *de minimis* est non dommageable, même dans le contexte d'une enquête en matière de droits compensateurs:

> "il n'y a rien dans l'article 11.9 qui donne à penser que le critère *de minimis* qu'il contient était censé créer une catégorie spéciale de subventionnement "*non dommageable*", ou qu'il illustre une notion selon laquelle le subventionnement inférieur à un seuil *de minimis ne peut jamais* causer un dommage. À nos yeux, le critère *de minimis* visé à l'article 11.9 ne fait rien de plus qu'établir une règle convenue selon laquelle s'il est constaté, dans le cadre d'une enquête initiale, qu'il existe un subventionnement *de minimis*, les autorités sont tenues de clore leur enquête, avec comme résultat qu'aucun droit compensateur ne peut être imposé en pareil cas".[5896]

Comme l'a relevé l'Organe d'appel, "le terme dommage n'est pas défini dans l'Accord SMC par rapport à tel ou tel niveau de subventionnement spécifique".[5897]

7.2077 Par conséquent, à notre avis, une évaluation du dommage aux fins de l'article 5 a) de l'Accord SMC n'exige pas d'examiner l'importance de la subvention, parce que la question à laquelle il faut répondre n'est pas de savoir si la ou les subventions cause(nt) un dommage, mais si les importations subventionnées, c'est-à-dire les importations du produit subventionné, le font. Nous avons déterminé en l'espèce que le produit subventionné était tous les LCA d'Airbus, et nous allons examiner la question du lien de causalité avec les importations de LCA d'Airbus subventionnés aux États-Unis conformément aux indications qui sont énoncées à l'article 15 de l'Accord SMC et dans les rapports de règlement des différends pertinents.[5898]

[5894] *Voir* les paragraphes 7.1969 à 7.1972 ci-dessus.

[5895] L'Accord antidumping contient une disposition semblable à l'article 5.9.

[5896] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier au carbone*, paragraphe 83.

[5897] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier au carbone*, paragraphe 81.

[5898] Nous notons que la note de bas de page 35 de l'Accord SMC précise que

> "{l}es dispositions de la Partie II ou de la Partie III pourront être invoquées parallèlement à celles de la Partie V; toutefois, en ce qui concerne les effets d'une subvention particulière sur le marché intérieur du Membre importateur, il ne pourra être recouru qu'à une seule forme de réparation (soit un droit compensateur si les prescriptions de la Partie V sont respectées, soit une contre-mesure conformément aux articles 4 ou 7)".

La possibilité de suivre simultanément les deux voies nous donne à penser qu'il n'est pas interdit que l'une des voies puisse aboutir à un résultat positif donnant lieu à une réparation, mais pas l'autre. Par conséquent, alors qu'un niveau de subventionnement qui est *de minimis* interdirait, dans le cas d'une enquête en matière de droits compensateurs, l'imposition de mesures compensatoires sur les importations du produit

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Éléments de preuve

7.2078 En ce qui concerne l'analyse des éléments de preuve, nous notons l'article 15.1 de l'Accord SMC, qui dispose ce qui suit:

> "{l}a détermination de l'existence d'un dommage aux fins de l'article VI du *GATT de 1994* se fondera sur des éléments de preuve positifs et comportera un examen objectif *a)* du volume des importations subventionnées et de l'effet des importations subventionnées sur les prix des produits similaires sur le marché intérieur, et *b)* de l'incidence de ces importations sur les producteurs nationaux de ces produits (note de bas de page omise)".

7.2079 Dans le contexte des déterminations en matière de droits compensateurs (et antidumping), des groupes spéciaux ont clairement dit que l'autorité chargée de l'enquête devait faire en sorte que sa détermination de l'existence d'un dommage et, en particulier, ses constatations au titre de l'article 15.2, 15.4 et 15.5 de l'Accord SMC, soient établies sur la base d'"éléments de preuve positifs" et comportent un "examen objectif".[5899] À cet égard, l'Organe d'appel a interprété les "éléments de preuve positifs" de la manière suivante:

> "{l'}expression "éléments de preuve positifs" se rapporte, à notre avis, à la qualité des éléments de preuve sur lesquels les autorités peuvent se fonder pour établir une détermination. Le terme "positifs" signifie, selon nous, que les éléments de preuve doivent être de caractère affirmatif, objectif et vérifiable, et qu'ils doivent être crédibles".[5900]

Nous notons aussi que l'Organe d'appel a défini un "examen objectif" de la manière suivante:

> "{l'}expression "examen objectif" vise un aspect différent de la détermination établie par les autorités chargées de l'enquête. Tandis que l'expression "éléments de preuve positifs" concerne surtout les faits qui étayent et justifient la détermination de l'existence d'un dommage, l'expression "examen objectif" concerne le processus d'enquête lui-même. Le terme "examen" se rapporte, selon nous, à la manière dont les éléments de preuve sont réunis, analysés, puis évalués; autrement dit, il se rapporte à la conduite de l'enquête de façon générale. Le terme "objectif", qui qualifie le terme "examen", indique essentiellement que le processus d'"examen" doit respecter les impératifs correspondant aux principes fondamentaux que sont la bonne foi et l'équité élémentaire".[5901] (note de bas de page omise)

L'Organe d'appel a résumé la prescription imposant de procéder à un "examen objectif" comme suit:

> "un "examen objectif" exige que l'on enquête sur la branche de production nationale, et sur les effets des importations {subventionnées}, de manière impartiale, sans favoriser au cours de l'enquête les intérêts d'aucune partie intéressée ou d'aucun groupe de parties intéressées. L'obligation faite aux autorités chargées de l'enquête de procéder à un "examen objectif" tient compte du fait que la détermination sera

---

subventionné, nous ne voyons rien dans l'Accord SMC qui interdirait, en droit, une détermination positive de l'existence d'effets défavorables, y compris un dommage, concernant des subventions dont ce produit aurait tiré avantage dans un différend relevant de la Partie III.

[5899] Rapport du Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM*, paragraphe 7.272.

[5900] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier laminé à chaud*, paragraphe 192.

[5901] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier laminé à chaud*, paragraphe 193.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

> influencée par l'objectivité, ou par le manque d'objectivité, du processus d'enquête".[5902]

Nous notons aussi que l'Organe d'appel dans l'affaire *Thaïlande – Poutres en H* a confirmé la nature fondamentale de l'article 3.1 de l'Accord antidumping, qui est la disposition parallèle à l'article 15.1, en tant que principe directeur à la base de tous les aspects d'une détermination de l'existence d'un dommage.

> "L'article 3 dans son ensemble traite des obligations des Membres en ce qui concerne la détermination de l'existence d'un dommage. L'article 3.1 est une disposition globale qui énonce l'obligation de fond essentielle d'un Membre à cet égard. L'article 3.1 éclaire les obligations plus détaillées énoncées dans les paragraphes suivants. Ces obligations concernent la détermination du volume des importations faisant l'objet d'un dumping et leur effet sur les prix (article 3.2), les enquêtes concernant les importations en provenance de plus d'un pays (article 3.3), l'incidence des importations faisant l'objet d'un dumping sur la branche de production nationale (article 3.4), le lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping et le dommage (article 3.5), l'évaluation de la production nationale du produit similaire (article 3.6) et la détermination concluant à une menace de dommage important (article 3.7 et 3.8). L'article 3 est donc axé sur les obligations *de fond* dont un Membre doit s'acquitter lorsqu'il établit une détermination de l'existence d'un dommage."[5903] (italique dans l'original)

7.2080 Comme des groupes spéciaux antérieurs et l'Organe d'appel l'ont fait dans le contexte des mesures correctives commerciales, nous interprétons l'article 15.1 de l'Accord SMC comme étant une disposition globale qui éclaire les obligations plus détaillées énoncées dans le reste de l'article 15 de l'Accord SMC. Comme en l'espèce nous assumons essentiellement le rôle qui aurait été celui de l'autorité chargée de l'enquête dans une enquête en matière de droits compensateurs ou antidumping, cela signifie que nous devons fonder notre examen et notre détermination concernant le dommage sur des éléments de preuve positifs et un examen objectif des différents éléments de dommage comme l'exigent les dispositions plus spécifiques de l'article 15.

7.2081 Compte tenu de ce qui précède, nous examinons ci-après les éléments de preuve et arguments présentés par les parties pour étayer leurs affirmations ayant trait au dommage et à la menace de dommage.

ii) Dommage important

7.2082 Comme il est indiqué plus haut, nous avons conclu qu'il était approprié de procéder à une analyse en deux étapes de la question du dommage, à savoir déterminer en premier lieu si la situation de la branche de production des LCA des États-Unis était telle qu'elle justifiait une conclusion selon laquelle elle subissait un dommage important. C'est seulement si nous formulons une constatation positive au sujet de cette question et concluons que la branche de production des LCA des États-Unis subit un dommage important qu'il sera nécessaire pour nous de déterminer si ce dommage important est causé par les importations subventionnées, compte tenu des volumes et des effets sur les prix de ces importations et de leur incidence sur la branche de production nationale. Par conséquent, nous jugeons approprié d'analyser d'abord les renseignements dont nous disposons qui sont pertinents pour la situation de la branche de production des LCA des États-Unis, à savoir Boeing, avant d'examiner l'évolution du volume et des prix des importations subventionnées. Ces derniers renseignements sont,

[5902] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier laminé à chaud*, paragraphe 193.
[5903] Rapport de l'Organe d'appel *Thaïlande – Poutres en H*, paragraphe 106.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

à notre avis, plus pertinents pour l'examen de la question du lien de causalité avec le dommage que pour l'examen de la question de savoir si un dommage important existe.

Situation de la branche de production des LCA des États-Unis

7.2083 L'article 15.4 de l'Accord SMC dispose qu'un examen du dommage au sens de l'article 15:

> "comportera une évaluation de tous les facteurs et indices économiques pertinents qui influent sur la situation de cette branche, y compris les suivants: diminution effective et potentielle de la production, des ventes, de la part de marché, des bénéfices, de la productivité, du retour sur investissement ou de l'utilisation des capacités; facteurs qui influent sur les prix intérieurs; effets négatifs, effectifs et potentiels, sur le flux de liquidités, les stocks, l'emploi, les salaires, la croissance, {et} la capacité de se procurer des capitaux ou l'investissement ... Cette liste n'est pas exhaustive, et un seul ni même plusieurs de ces facteurs ne constitueront pas nécessairement une base de jugement déterminante".

Ces facteurs influent tous sur les résultats ou la situation de la branche de production nationale et éclairent donc notre jugement sur le point de savoir si la branche de production se trouve dans une situation qui peut être qualifiée de dommage important. À ce propos, nous notons qu'il n'y a pas de précisions concernant le terme "important" dans l'Accord SMC et, de ce fait, aucun critère permettant de déterminer si un degré particulier de "dommage" est important. À notre avis, la détermination sur le point de savoir si un degré particulier de dommage, démontré par les facteurs indiqués à l'article 15.4, est "important" repose sur les faits propres à chaque cas et dépend de la nature du produit et de la branche de production en question. L'évolution de plusieurs des facteurs pertinents tels que, par exemple, une diminution particulière de la production, des ventes ou des bénéfices, qui peut justifier une constatation de l'existence d'un dommage important pour une branche de production peut ne pas la justifier pour une autre branche de production. Ainsi, notre détermination doit être fondée sur une évaluation globale de la situation de la branche de production que nous examinons, compte tenu des particularités portées à notre attention concernant ses activités et l'importance relative des facteurs pertinents pour ses résultats.

7.2084 À notre avis, il est clair qu'il n'est pas nécessaire que tous les facteurs pertinents, ni même la majeure partie d'entre eux, accusent une diminution pour qu'une constatation de l'existence d'un dommage soit formulée. Comme le texte de l'article 15.4 le montre clairement, un seul ni même plusieurs des facteurs ne constituent pas nécessairement une base de jugement déterminante. À notre avis, cela signifie qu'une évaluation globale des renseignements, dans leur contexte, est nécessaire, ainsi qu'une explication de la façon dont les faits corroborent la détermination.[5904] Mais cela ne signifie pas que l'existence d'un dommage ne peut pas être constatée dans le cas d'une branche de production dont les résultats se sont améliorés ou sont en cours d'amélioration. L'issue de l'examen dépendra des faits particuliers et de la branche de production particulière considérés.

[5904] *Voir* le rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*, paragraphe 7.372. Nous notons que les circonstances factuelles dans lesquelles l'existence d'un dommage peut ou non être constatée font également l'objet de propositions présentées dans le cadre des négociations sur les règles. *Voir* le document de travail du Président, document TN/RL/232 (28 mai 2008), annexe A, qui récapitule les propositions fondées sur des textes relatives à des questions antidumping qui ont été présentées au Groupe de négociation sur les règles jusqu'en novembre 2007. On trouvera dans le document TN/RL/W/143 (22 août 2003) une compilation antérieure de propositions, avec des références aux documents contenant les propositions communiquées par les Membres.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.2085 Les États-Unis ont communiqué les données suivantes relatives aux facteurs indiqués à l'article 15.4 pour les activités de production de LCA de Boeing aux États-Unis.[5905]

Tableau 42 – Évolution des activités de Boeing relatives aux LCA (données des États-Unis)[5906]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Production (aéronefs)	518	377	273	280	284	387
Utilisation de la capacité[5907]	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%
Ventes (millions de $EU)[5908]	35 056	28 387 27 202	22 408 21 380	21 037 19 925	22 651 21 365	28 465
Bénéfice d'exploitation (millions de $EU)	1 911	2 107	707	753	1 432	2 733
Rendement de l'actif	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%
Liquidités (millions de $EU)[5909]	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Employés	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Salaires payés (millions de $EU)[5910]	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Productivité (milliers de $EU)[5911]	**[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]**

7.2086 Les États-Unis n'ont pas présenté de renseignements sur les stocks car, à de rares exceptions près, Boeing produit sur commande et n'a pas de stocks d'aéronefs invendus.[5912] En ce qui concerne la "capacité de se procurer des capitaux ou l'investissement", les États-Unis ont fourni le graphique ci-après montrant l'évolution de la cote de crédit de Boeing.

[5905] Les États-Unis ont initialement présenté des renseignements relatifs à ces facteurs pour la période de 2001 à 2005, États-Unis, PCE, tableau 4, paragraphe 746. Ils ont ultérieurement présenté les renseignements actualisés reproduits dans le texte en réponse à une question du Groupe spécial. États-Unis, réponse à la question n° 238 du Groupe spécial, paragraphe 81, tableau 2.

[5906] États-Unis, réponse à la question n° 238 du Groupe spécial (tableau 2).

[5907] Reflète la réduction en 2006 de la capacité totale, qui est passée de **[***]** aéronefs par mois à **[***]** aéronefs par mois, à cause de la fermeture de la ligne de production des Boeing 757 en 2005.

[5908] Les États-Unis notent que Boeing a modifié sa politique comptable en 2006 s'agissant des avantages accordés par les vendeurs. Les données relatives aux ventes de 2006 reflètent cette modification de la méthode comptable. À des fins de comparaison, les États-Unis ont fourni les données relatives aux ventes des années précédentes (disponibles pour 2002, 2003, 2004 et 2005) selon la méthode ajustée. États-Unis, réponse à la question n° 238 du Groupe spécial, paragraphe 81, tableau 2, note de bas de page 106.

[5909] Chiffre corrigé pour 2001. États-Unis, réponse à la question n° 238 du Groupe spécial, paragraphe 81, tableau 2, note de bas de page 107.

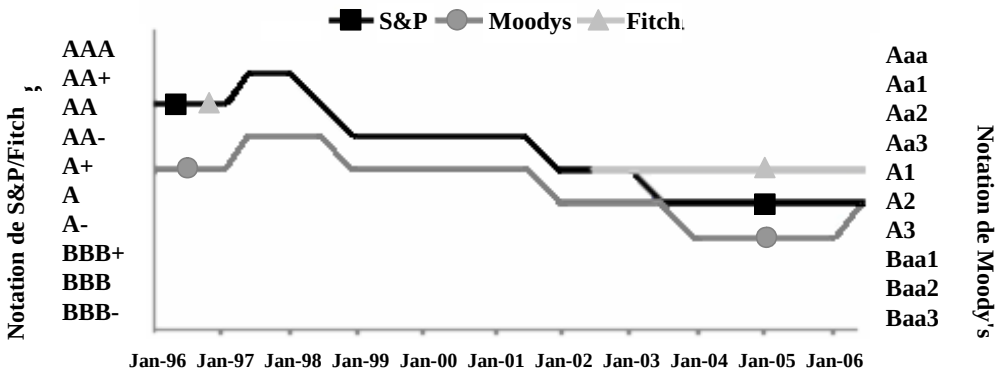
[5910] Calcul corrigé. États-Unis, réponse à la question n° 238 du Groupe spécial, paragraphe 81, tableau 2, note de bas de page 108.

[5911] La productivité étant calculée en ventes par employé, la modification apportée en 2006 à la méthode comptable de Boeing pour les ventes influe aussi sur le calcul de la productivité. États-Unis, réponse à la question n° 238 du Groupe spécial, paragraphe 81, tableau 2, note de bas de page 109.

[5912] États-Unis, PCE, paragraphe 746, note de bas de page 934. Les Communautés européennes reconnaissent que les stocks sont généralement insignifiants. CE, PCE, paragraphe 2245. *Voir aussi* CE, PCE, note de bas de page 2216. Compte tenu de l'avis que partagent les parties et de notre propre compréhension des activités de la branche de production des LCA qui est fondée sur les éléments de preuve dont nous disposons, nous ne considérons pas les renseignements relatifs aux stocks comme étant pertinents pour notre analyse du dommage et l'absence de ces renseignements n'influe pas sur nos conclusions.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Graphique 15: Cotes de crédit de Boeing au cours de ces dernières années[5913]



7.2087 Pour ce qui est des ventes et de la part de marché, les États-Unis se sont appuyés sur les renseignements qu'ils ont présentés pour le volume et la part de marché des livraisons de LCA sur le marché des États-Unis. Ces renseignements sont indiqués en totalité au paragraphe 7.2113 ci-après. Ils montrent que les livraisons de LCA de Boeing sur le marché des États-Unis ont spectaculairement diminué, passant de 280 unités en 2001 à 126 en 2002, et ont encore reculé, pour tomber à 75 unités en 2003, avant de remonter à 88 unités en 2004, puis de tomber de nouveau à 78 unités en 2005 pour remonter à 81 unités en 2006.[5914] Toutefois, les diminutions enregistrées au début de cette période sont dues en grande partie à l'effondrement de la demande de LCA sur le marché des États-Unis, puisque les baisses de la part de marché des livraisons étaient bien moins spectaculaires. La part de Boeing sur le marché des LCA des États-Unis était de 70 pour cent en 2001, est tombée à 58 pour cent en 2002 puis à 56 pour cent en 2003, est remontée à 59 pour cent en 2004, est tombée de nouveau à 52 pour cent en 2005 pour remonter à 57 pour cent en 2006.

7.2088 Les États-Unis font valoir que les renseignements en question démontrent que Boeing subit un dommage important, compte tenu du recul de ses résultats financiers, en dépit de fortes réductions des coûts et de gains de productivité continus, qui n'ont pas pu contrebalancer l'incidence sur le résultat final des baisses de la production, de l'utilisation de la capacité et du chiffre d'affaires. Les États-Unis soulignent que le revenu de Boeing provenant des activités relatives aux LCA a diminué de près des deux tiers en 2003 et 2004 par rapport à 2002, et n'a progressé que légèrement en 2005. Ainsi, ils attribuent l'accroissement du revenu de 2005 presque entièrement à l'amélioration de la productivité.

7.2089 Les Communautés européennes font valoir que Boeing n'a pas subi de dommage important. À leur avis, une constatation de l'existence d'un dommage important exige que la situation de la branche de production des LCA des États-Unis, telle que la montrent les facteurs énoncés à l'article 15.4, soit mauvaise et/ou soit la conséquence de baisses enregistrées au cours de la période pertinente. De ce fait, les Communautés européennes se concentrent sur leur affirmation selon laquelle en 2006, Boeing jouissait d'"une solide santé financière, d'une position dominante sur les marchés des LCA dans le monde et aux États-Unis, d'une meilleure santé financière par rapport à 2004 et 2001, et enregistrait une forte tendance à la hausse".[5915] Les Communautés européennes présentent des renseignements concernant les facteurs indiqués à l'article 15.4 dont elles font valoir qu'ils démontrent qu'il n'y a pas de diminutions effectives ou potentielles dans les résultats de Boeing ni d'effets négatifs sur sa situation financière pendant la période examinée.

[5913] Pièce US-403.
[5914] *Voir* le paragraphe 7.2116 ci-dessus, expliquant notre décision d'examiner, dans ce contexte, les livraisons plutôt que les données relatives aux commandes.
[5915] CE, PCE, paragraphe 2159.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Tableau 43 – Évolution des activités de Boeing relatives aux LCA (données des CE)[5916]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ventes (commandes mondiales de LCA)	316	251	249	277	1 025	1 052
Part du marché des États-Unis (en nombre de LCA)	48%	59%	43%	35%	57%	69%
Part du marché des États-Unis (en nombre de sièges)	47%	54%	40%	33%	55%	73%
Commandes fermes en attente en fin d'année (millions de $EU)	75 850	68 159	63 929	70 449	124 132	174 300
Unités commandées en attente en fin d'année (LCA)	1 228	1 098	1 066	1 058	1 796	2 455
Production (LCA livrés)	527	381	281	285	288	396
Bénéfice net (millions de $EU)	1 911	2 107	707	753	1 432	2 733
Marge d'exploitation	5,45%	7,11%	3,2%	3,6%	6,3%	9,6%
Rendement de l'actif (Division des LCA uniquement)	15,9%	20,2%	8,1%	10,2%	19,9%	28,2% (est.)
Rendement de l'actif (méthode des États-Unis)	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]** (est.)
Liquidités (millions de $EU)	2 244	2 345	977	839	1 206	2 429
Emploi	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	56 310
Salaire par employé	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	n.d.
Utilisation de la capacité	n.d.	n.d.	n.d.	~100%	~100%	~100%
Productivité ($EU)	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	505 505

7.2090 Les Communautés européennes notent, compte tenu de ce qui précède, que les ventes de LCA de Boeing (calculées en commandes mondiales de LCA) en 2005 et 2006 ont dépassé de beaucoup les ventes de n'importe quelle année antérieure. Elles font valoir qu'en 2006, Boeing a remporté plus de 50 pour cent des ventes aux États-Unis sur chacun des marchés des LCA monocouloir, des LCA de 200 à 300 sièges et des LCA de 300 à 400 sièges, et a remporté les seules commandes passées aux États-Unis pour des LCA de 400 sièges ou plus.[5917] Les Communautés européennes soutiennent que

[5916] CE, PCE, paragraphe 2162 (colonne intitulée "variations – 2004-2006", et rangées indiquant la "part du marché mondial" supprimées). Les Communautés européennes ont présenté des renseignements additionnels concernant certains de ces facteurs pour 2007, CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 238 du Groupe spécial, paragraphe 200, ainsi que certaines données préliminaires pour 2008, au cours des étapes ultérieures de la procédure du Groupe spécial. Comme nous l'avons déjà dit, nous avons estimé que les renseignements relatifs à la période de 2001 à 2006 étaient les plus pertinents pour notre analyse et nous ne nous sommes pas appuyés sur les données ultérieures pour tirer nos conclusions concernant le dommage. *Voir* les paragraphes 7.2051 et 7.2053 ci-dessus. Nous n'avons pas fait état de ces renseignements ultérieurs dans le corps de notre rapport.

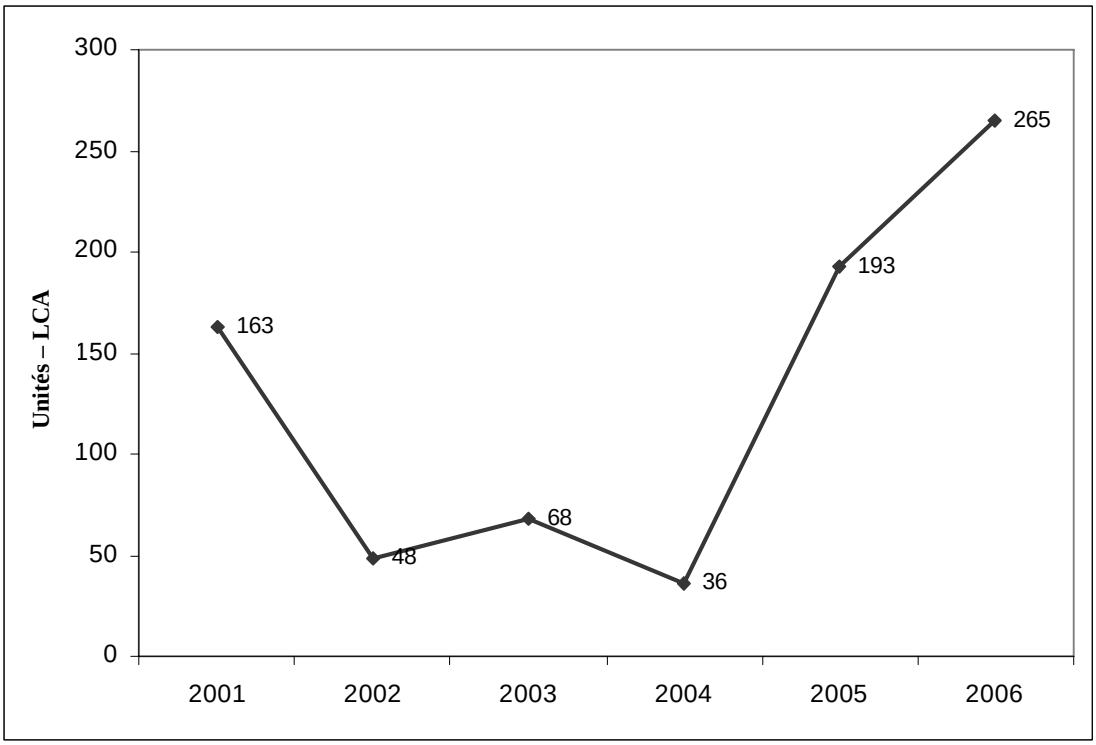
[5917] Comme nous l'avons dit précédemment, nous avons rejeté la position des Communautés européennes concernant la prise en compte de marchés distincts pour les LCA monocouloir, les LCA de 200 à

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

la production de Boeing a augmenté de 2004 à 2006 et progressera probablement fortement au cours des années à venir en raison du nombre record de commandes en attente enregistré par Boeing en 2006. Elles affirment que le bénéfice net en 2006 a dépassé celui de n'importe quelle année antérieure de la période de 2001 à 2005, alors que la marge d'exploitation en 2006 était égale à presque trois fois celle de 2004 et dépassait substantiellement celle de 2001. Elles affirment qu'en 2006, le flux de liquidités et le rendement de l'actif de Boeing ont dépassé ceux de n'importe quelle année antérieure de la période de 2001 à 2005, et que ses cotes de crédit à la fin de 2006 étaient supérieures à celles de 2004 et figuraient parmi les meilleures du secteur. Les Communautés européennes observent que les salaires par employé ont nettement progressé entre 2001 et 2005, et elles estiment que cette tendance s'est vraisemblablement poursuivie en 2006, bien que les données pertinentes ne soient pas disponibles. Les Communautés européennes affirment que Boeing a fonctionné à pleine capacité ou presque entre 2004 et 2006. Selon elles, cet élément de preuve démontre non seulement que Boeing n'est pas dans une situation économique difficile, mais aussi qu'elle ne pouvait pas être plus éloignée d'une telle situation, en l'absence d'une position de monopole sur tous les marchés de LCA.[5918]

7.2091 Pour ce qui est des ventes, les Communautés européennes affirment, compte tenu des commandes de LCA de Boeing passées par les clients aux États-Unis, en plus des renseignements présentés ci-dessus, qu'il n'y a pas de diminution effective ou potentielle des ventes au cours de la période la plus récente, en s'appuyant en partie sur le graphique suivant:

Graphique 16: Commandes de LCA de Boeing par des clients aux États-Unis[5919]



300 sièges, les LCA de 300 à 400 sièges, les LCA de 400 à 500 sièges et les LCA de 500 sièges et plus. Nous notons ici que, malgré leur affirmation selon laquelle il n'y a pas de concurrence entre les LCA de 400 à 500 sièges et les LCA de 500 sièges et plus, les Communautés européennes comparent le Boeing 747 et l'Airbus A380 de plus de 500 sièges pour démontrer le succès relatif du Boeing 747. CE, PCE, paragraphe 2161, note de bas de page 2182.

[5918] CE, PCE, paragraphe 2161.

[5919] CE, PCE, paragraphe 2164.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Selon les Communautés européennes, les États-Unis n'ont présenté aucun élément de preuve crédible qui montre que la forte tendance à la hausse évidente sur le graphique se modifiera dans un proche avenir.

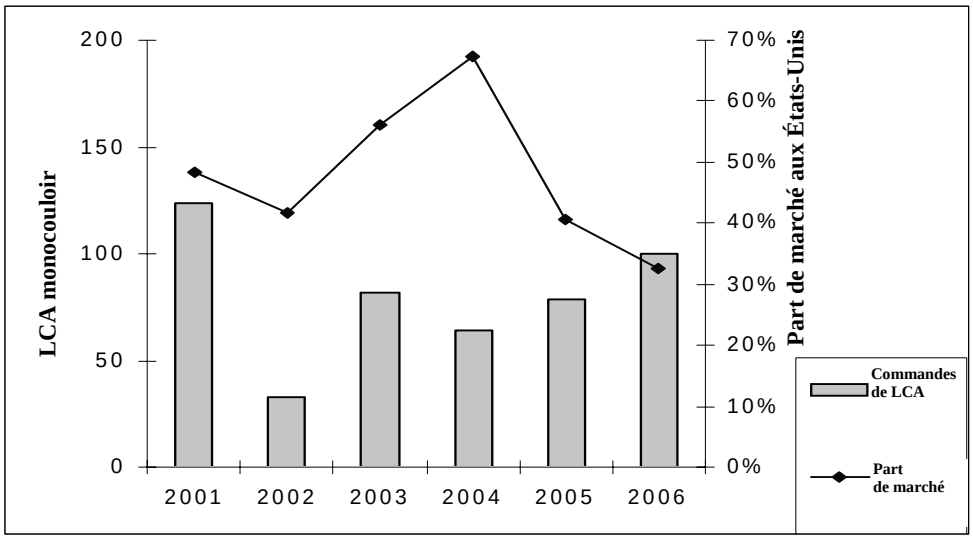
7.2092 Nous notons que les données du graphique 16 représentent les commandes passées par des clients aux États-Unis alors que les données du tableau 43 ci-dessus représentent les commandes passées par des clients dans le monde entier. Le marché des LCA est de portée mondiale et, de ce fait, les résultats d'exploitation de Boeing aux États-Unis concernant les LCA, qui témoignent de la situation de la branche de production nationale pertinente, comprennent les ventes aux clients dans le monde entier. En effet, en réponse à une question du Groupe spécial concernant la mesure dans laquelle les données présentées par les États-Unis incluaient les résultats relatifs aux ventes à l'exportation, les États-Unis ont dit qu'ils avaient présenté des "données ayant trait aux facteurs et indices économiques influant sur la branche de production nationale des États-Unis tout entière" et ont observé que la branche de production nationale pertinente "compren{ait} la production de LCA des États-Unis "dans son ensemble", y compris la production destinée à l'exportation".[5920] Bien que les États-Unis affirment qu'ils ont limité leur allégation de dommage à l'incidence des importations subventionnées sur le marché des États-Unis[5921], il apparaît que cela ne se reflète dans les données qu'en ce qui concerne les ventes (livraisons), la part de marché et les prix aux États-Unis. Pour ce qui est des résultats financiers de Boeing, il apparaît que les renseignements présentés par les États-Unis se rapportent aux ventes de LCA de Boeing dans le monde entier. Bien que les États-Unis aient calculé le volume des ventes sur la base des livraisons aux États-Unis, il apparaît que les montants en dollars indiqués plus haut dans le tableau 42 correspondent aux ventes mondiales. Nous ne voyons rien qui nous empêche de procéder à notre analyse du dommage sur la base des données présentées qui rendent compte des ventes mondiales de LCA, puisque nous convenons que nous devons considérer la branche de production nationale des États-Unis "dans son ensemble" dans notre analyse.

7.2093 Les Communautés européennes font valoir que Boeing est l'acteur dominant en termes de part de marché, celle-ci étant calculée à partir des commandes de LCA. Les graphiques ci-après résument la position des Communautés européennes concernant la part de marché[5922]:

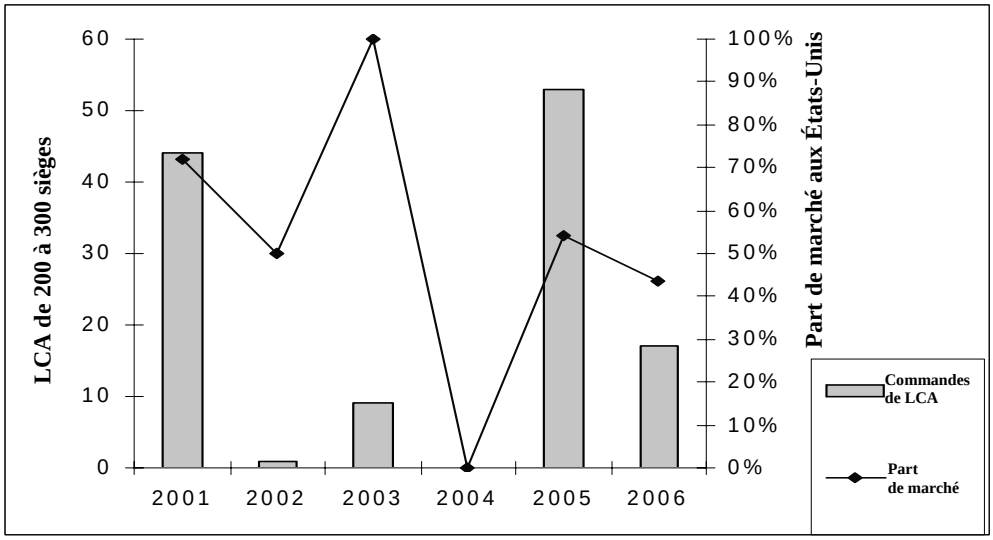
[5920] États-Unis, réponse à la question n° 239 du Groupe spécial, paragraphe 83.
[5921] États-Unis, réponse à la question n° 239 du Groupe spécial, paragraphe 83.
[5922] Les Communautés européennes ont également présenté une série de tableaux indiquant le nombre de commandes de LCA de Boeing et d'Airbus aux États-Unis, compté en sièges, et pour chacun des marchés de produits qu'elles avaient définis. CE, PCE, paragraphes 2168 à 2172. Nous croyons comprendre que les graphiques reproduits dans le texte sont une manière différente de présenter les mêmes données, et nous n'examinons donc pas séparément les renseignements fondés sur le nombre de sièges.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Graphique 17: Commandes et part de marché d'Airbus aux États-Unis, LCA monocouloir, 2001-2006[5923]



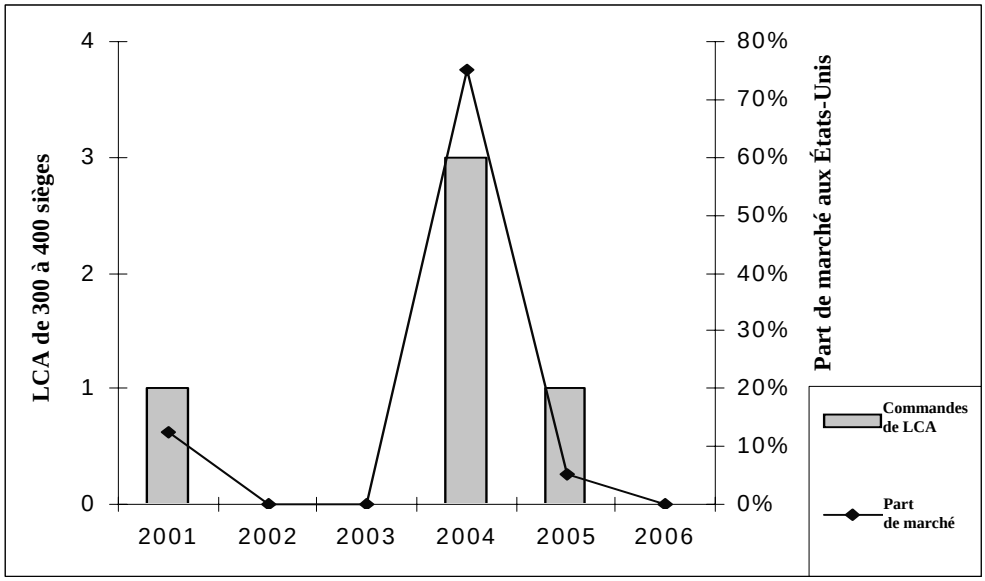
Graphique 18: Commandes et part de marché d'Airbus aux États-Unis, LCA de 200 à 300 sièges, 2001-2006[5924]



[5923] CE, PCE, paragraphe 2252.
[5924] CE, PCE, paragraphe 2253.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Graphique 19: Commandes et part de marché d'Airbus aux États-Unis, LCA de 300 à 400 sièges, 2001-2006[5925]



7.2094 Nous avons minutieusement examiné les renseignements et arguments présentés par les Communautés européennes à ce sujet, mais nous concluons que les renseignements relatifs aux commandes désagrégés par segment de marché ne sont pas probants pour la question de la part de marché en l'espèce. Comme nous l'avons précédemment dit dans le contexte du détournement ou de l'entrave, nous estimons que les livraisons constituent la base la plus appropriée pour l'examen de la part de marché.[5926] Par ailleurs, les résultats financiers de Boeing sont dans une grande mesure liés aux livraisons, qui coïncident avec le moment où l'essentiel des recettes est enregistré et qui font suite à des commandes passées pendant une période antérieure. Ainsi, à notre avis, les renseignements se rapportant aux livraisons sont plus pertinents pour l'évaluation des variations des parts du marché des États-Unis détenues par Boeing et Airbus pendant la période considérée dans le contexte de l'examen du dommage important actuel, puisque les résultats de Boeing seront en grande partie fonction de ces livraisons. Nous examinons plus avant les renseignements relatifs aux commandes ci-dessous, dans le contexte de notre évaluation de la menace de dommage important. Les Communautés européennes présentent aussi des renseignements concernant les commandes mondiales de LCA sur les marchés de produits qu'elles ont définis, et sur la base du nombre total de sièges, sous la forme de graphiques aux paragraphes 2173 à 2178 de leur première communication écrite. Cela étant, nous ne jugeons pas ces renseignements pertinents pour notre examen de la part de marché dans le contexte du dommage, dont nous considérons qu'il se limite dûment à la part du marché des États-Unis, au lieu de la part du marché mondial.

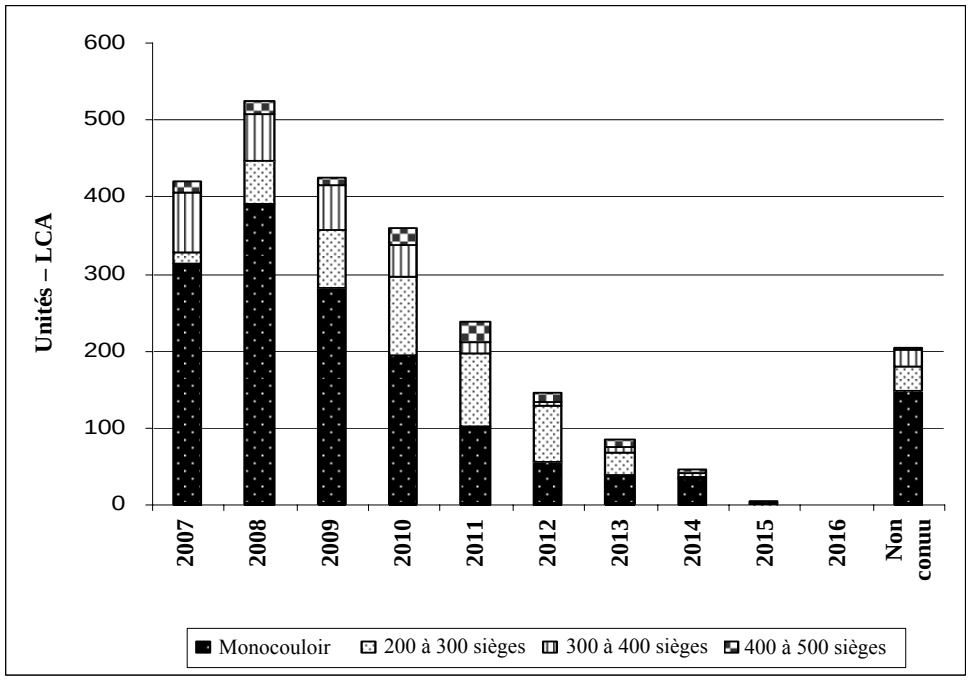
7.2095 S'agissant de la production, les Communautés européennes présentent des renseignements se rapportant aux livraisons mondiales de LCA sur la base du nombre de sièges, au lieu du nombre de LCA, ainsi que les renseignements relatifs aux volumes de production figurant dans le tableau récapitulatif 43.[5927] Les Communautés européennes affirment que la production de Boeing, mesurée en nombre de sièges, a augmenté. Elles reconnaissent qu'en 2006, la production de LCA de Boeing

[5925] CE, PCE, paragraphe 2254.
[5926] *Voir* les paragraphes 7.1745 à 7.1750 ci-dessus.
[5927] Les Communautés européennes notent que les chiffres relatifs à la production qu'elles indiquent sont légèrement supérieurs à ceux indiqués par les États-Unis, de quatre à dix LCA pour chaque période, mais reconnaissent que cela n'influe pas notablement sur la tendance enregistrée sur la période de 2001 à 2006. CE, PCE, note de bas de page 2216.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

était notablement inférieure aux niveaux de 2001, mais affirment que les livraisons futures atteindront et dépasseront même ces niveaux.[5928] À ce propos, les Communautés européennes font référence aux commandes de Boeing en attente en fin d'année, ainsi qu'au calendrier de livraison des commandes de LCA existantes, au 31 décembre 2006. En s'appuyant sur ces derniers éléments, les Communautés européennes affirment que Boeing effectuera 421 livraisons ou plus chaque année en 2007 et 2008, comme l'indique le graphique ci-après:

Graphique 20: Calendrier de livraison de Boeing pour les commandes de LCA existantes, au 31 décembre 2006[5929]



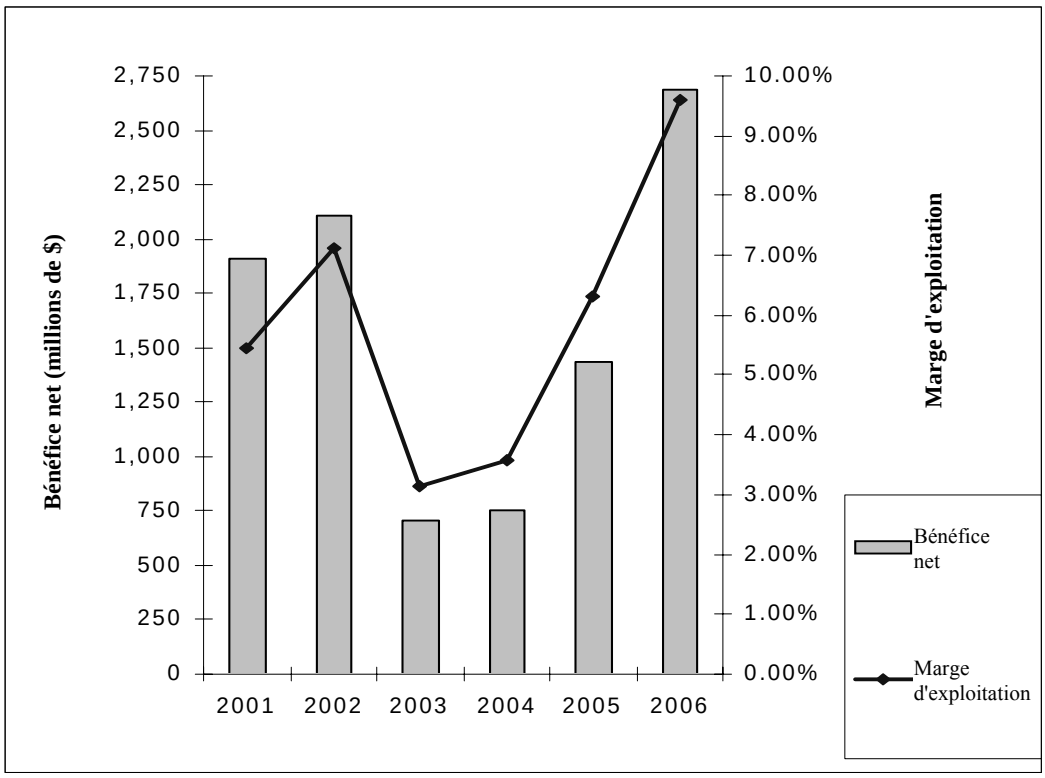
Les Communautés européennes estiment que ces renseignements montrent que la production de Boeing a augmenté et continuera à augmenter. Nous notons que ces renseignements ne concernent pas les niveaux de production pendant la période que nous examinons, dont les Communautés européennes reconnaissent qu'ils étaient, en 2006, inférieurs à ceux de 2001. En revanche, ces renseignements ont trait aux périodes postérieures à 2006 et nous estimons que, dans la mesure où ils sont pertinents, ils se rapportent à la question de la menace de dommage important, que nous abordons plus loin.

7.2096 Les Communautés européennes soutiennent qu'il n'y a pas de diminution effective ou potentielle des bénéfices de Boeing, dont elles affirment qu'ils ont augmenté tant en valeur absolue que par rapport aux ventes chaque année comparativement à l'année antérieure, entre 2001 et 2005.[5930] Toutefois, les renseignements des Communautés européennes font apparaître une baisse notable du bénéfice net de Boeing entre 2001 et 2003, une légère amélioration en 2004 et une amélioration notable en 2005 et 2006.[5931]

[5928] CE, PCE, paragraphe 2182.
[5929] CE, PCE, paragraphe 2183.
[5930] CE, PCE, paragraphe 2188.
[5931] CE, PCE, paragraphes 2162 (tableau) et 2189 (tableau).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Graphique 21: Bénéfice net de Boeing et marge d'exploitation, 2001-2006[5932]

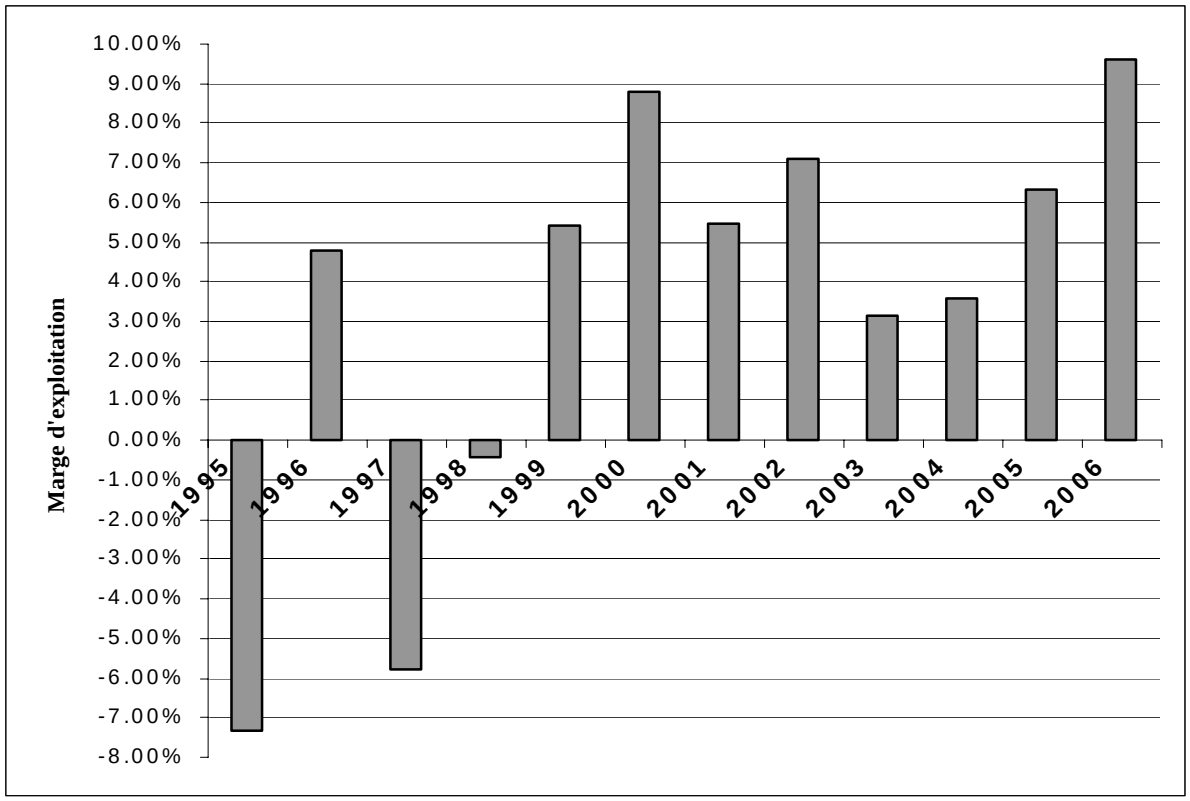


Les Communautés européennes soutiennent que l'augmentation des livraisons a entraîné un accroissement du bénéfice net entre 2004 et 2006 et non pas, comme les États-Unis le font valoir, un accroissement de la productivité, mettant en avant les pièces déposées par Boeing auprès de la Commission des opérations de bourse (SEC) des États-Unis et les déclarations faites aux investisseurs selon lesquelles l'accroissement du bénéfice net en 2005 était due en grande partie à l'augmentation des livraisons de LCA.[5933] Les Communautés européennes attirent également l'attention sur l'accroissement substantiel de la marge d'exploitation de Boeing (bénéfices par rapport aux ventes) en 2006 comparativement à 2001 et 2004, sans faire d'observations sur la forte diminution de cette marge entre 2001 et 2004 (de 5,45 pour cent à 3,6 pour cent).[5934] Les Communautés européennes présentent les données suivantes concernant les marges d'exploitation antérieures:

[5932] Boeing LCA Division Economic Data for 1995 – 2006, pièce EC-240. Les chiffres pour 2006 sont des estimations.
[5933] CE, PCE, paragraphe 2188, pièces EC-242, 266.
[5934] CE, PCE, paragraphe 2190.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Graphique 22: Marges d'exploitation antérieures de Boeing, 1995-3ème trimestre de 2006[5935]



Les Communautés européennes estiment que les résultats de Boeing sont impressionnants compte tenu de ses dépenses pendant cette période, notamment celles relatives au lancement et au développement du 787 en 2004, et du 747-8, du 737-ER et de la version cargo du 777. Les Communautés européennes disent que Boeing avait juste commencé à recouvrer les frais de développement des premiers LCA en 2005, lorsqu'elle a lancé les deux derniers LCA, et elles soutiennent que la "puissance financière" de Boeing lui a permis d'assumer ces dépenses massives tout en maintenant des bénéfices en hausse.[5936] Nous notons cependant qu'à l'exception du 787, ces LCA sont tous des variantes de LCA existants de Boeing et n'entraînent donc pas le même niveau de dépenses de développement qu'un modèle de LCA entièrement nouveau.

7.2097 Les Communautés européennes affirment que le retour sur investissement de Boeing, considéré comme étant le rendement de l'actif[5937], a plus que doublé depuis 2004 et a substantiellement augmenté chaque année par rapport à la précédente depuis 2001. Les Communautés européennes remettent en cause le calcul par les États-Unis du rendement de l'actif, qui englobait une part de l'actif de la société Boeing imputable à la Division des LCA de la société.[5938]

[5935] CE, PCE, paragraphe 2190. Les Communautés européennes notent que Boeing a fusionné avec McDonnell Douglas en 1997, et le tableau englobe les recettes et bénéfices nets combinés de Boeing et de McDonnell Douglas pour 1995 et 1996 tels qu'indiqués dans le document Boeing 1997 10-K; les chiffres de 2001 et de 2002 sont fondés sur une nouvelle déclaration en 2003 des bénéfices nets pour ces années. *Id.* note de bas de page 2242.

[5936] CE, PCE, paragraphe 2191.

[5937] Les États-Unis ont reconnu que le rendement de l'actif constituait la mesure la plus raisonnable du retour sur investissement de la branche de production des LCA des États-Unis. États-Unis, réponse à la question n° 242 du Groupe spécial, paragraphe 98.

[5938] CE, PCE, paragraphe 2195, faisant référence à États-Unis, PCE, note de bas de page 935.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Elles affirment que le rendement de l'actif correspond habituellement au bénéfice net ou bénéfice d'exploitation divisé par l'actif. Elles ont calculé le rendement de l'actif en divisant le bénéfice net de la Division des LCA, tel qu'indiqué dans les pièces 10-k déposées par Boeing auprès de la SEC des États-Unis, par la valeur de l'actif de la Division des LCA, également indiquée dans les pièces en question, excluant entièrement de ce fait l'actif de la société Boeing. À l'aide de cette méthode, les Communautés européennes ont estimé le rendement de l'actif de Boeing en 2006 à 28,2 pour cent, soit un accroissement de 175 pour cent par rapport à 2004 et de 77 pour cent par rapport à 2001.[5939] Selon elles, compte tenu des augmentations prévues des livraisons et du bénéfice net, le rendement de l'actif relatif aux LCA de Boeing devrait continuer à augmenter.[5940] Dans la mesure où les Communautés européennes se fondent sur cette augmentation prévue, nous notons qu'elle est plus pertinente pour la menace de dommage, que nous examinons plus avant ci-après.

7.2098 En réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis ont fait valoir que puisque les investissements productifs de Boeing ne représentaient pas un centre de profit distinct mais servaient plutôt à financer les activités de la société dans chacun des différents secteurs où elle opérait, il était approprié de prendre en compte une partie de cet actif pour déterminer le rendement de l'actif de Boeing dans le contexte de ses activités relatives aux LCA.[5941] Cela dit, les États-Unis ont conclu que la tendance fondamentale était similaire, que l'on utilise la méthode des États-Unis ou celle des Communautés européennes, et ont par conséquent estimé que le Groupe spécial n'avait pas besoin de décider quelle méthode était plus correcte aux fins du présent différend.[5942] Les Communautés européennes ont reconnu que ce désaccord concernant la méthode de calcul du rendement de l'actif n'avait "pas de conséquence pratique".[5943] Dans l'un ou l'autre calcul, le rendement de l'actif relatif aux LCA de Boeing a augmenté chaque année depuis 2003 et nous ne jugeons donc pas nécessaire de donner notre avis au sujet du choix de la méthode.

7.2099 Les Communautés européennes laissent entendre que Boeing a fonctionné à pleine capacité ou presque au cours des trois dernières années de la période considérée, ce qu'elles définissent comme une production correspondant aux prévisions de livraisons ou presque. Elles notent le calcul par les États-Unis d'une utilisation de la capacité de **[***]** pour cent en 2005 et font valoir que cela n'est pas conciliable avec les éléments de preuve établissant que Boeing produisait à pleine capacité en 2005 et 2006, refusant des commandes, avait atteint (ou presque) ses prévisions de livraisons et avait de nombreuses commandes en attente.[5944] Les Communautés européennes soutiennent que les États-Unis ont fondé leur calcul sur un chiffre antérieur correspondant à une période de production inhabituellement élevée en 1999, sans donner d'explication, et que ce n'est pas une base appropriée pour calculer l'utilisation de la capacité en 2005 et 2006. Elles estiment aussi que le chiffre donné par les États-Unis agrège indûment les lignes de production de différents LCA, alors que, selon elles, ils ne sont pas fongibles. Ainsi, les Communautés européennes soutiennent que leur calcul, fondé sur les prévisions de livraisons ajustées pour prendre en compte les variations annuelles, est plus significatif.[5945]

7.2100 Pour ce qui est de l'"utilisation des capacités," il apparaît que les parties ne sont pas en désaccord sur le fait fondamental que dans la branche de production des LCA, la capacité de production est planifiée et établie des années à l'avance sur la base des commandes effectives et de la demande anticipée. Comme les Communautés européennes le reconnaissent, "{l}a capacité est une notion plus complexe dans la branche de production des LCA que dans nombre d'autres branches de

[5939] CE, PCE, paragraphe 2196.
[5940] CE, PCE, paragraphe 2197.
[5941] États-Unis, réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 89.
[5942] États-Unis, réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 90.
[5943] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 242 du Groupe spécial, paragraphe 230.
[5944] CE, PCE, paragraphes 2207 et 2208.
[5945] CE, PCE, paragraphe 2210.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

production car elle ne peut pas être fondée sur la capacité nominale des machines ou sur les goulets d'étranglement au niveau des usines".[5946] Les États-Unis soutiennent que Boeing détermine ses niveaux de production et, par voie de conséquence, la capacité à moyen terme d'après le niveau des commandes qu'elle a reçues et s'attend à recevoir.[5947] Ils soutiennent que comme elle a reçu moins de commandes pour des livraisons de LCA après 2001, Boeing a réduit l'emploi et d'autres facteurs de production, mais n'a pas réduit sa "capacité de base de produire des LCA aux niveaux antérieurs".[5948] Ainsi, les États-Unis estiment qu'il est approprié d'évaluer l'utilisation de la capacité de Boeing en divisant la production effective par le niveau de capacité antérieur effectivement atteint par Boeing. Les Communautés européennes soutiennent par contre que, comme Boeing n'a pas produit un nombre d'aéronefs supérieur au nombre commandé et a réduit le nombre de créneaux de livraison planifiés en prévision d'une baisse du nombre de livraisons, il conviendrait de déterminer son utilisation de la capacité en divisant la production effective par le nombre de créneaux de livraison planifiés.[5949]

7.2101 À notre avis, comme les constructeurs de LCA produisent en général uniquement suite aux commandes qu'ils ont reçues ou s'attendent à recevoir, la méthode employée par les Communautés européennes pour déterminer l'"utilisation des capacités" produirait généralement un chiffre proche de 100 pour cent indépendamment de ce qui se produit sur le marché auquel le constructeur réagit et des raisons de toute diminution de la production. Par conséquent, dans l'ensemble, nous considérons que la méthode des États-Unis est plus appropriée pour évaluer l'utilisation des capacités. Il est évident que Boeing a réduit tant les niveaux de production des LCA que le nombre de créneaux de livraison de LCA programmés par rapport aux niveaux antérieurs et, donc, que son utilisation des capacités a diminué de 2001 à 2003 et a ensuite augmenté, sans pour autant revenir au niveau enregistré en 2001.[5950]

7.2102 Les Communautés européennes soutiennent que Boeing ne subit aucun effet négatif sur le flux de liquidités, affirmant que non seulement le flux de liquidités en 2006 a été plus élevé que pendant n'importe quelle année antérieure depuis 2001 mais aussi que la tendance à la hausse du bénéfice net laisse penser qu'il continuera à augmenter. De plus, les Communautés européennes estiment que même si de grosses dépenses d'équipement réduisaient le flux de liquidités, ce ne serait pas nécessairement le signe d'une difficulté économique, car cela pourrait indiquer un investissement dans l'avenir de Boeing.[5951] Les Communautés européennes soutiennent aussi que l'évolution à la hausse des résultats de Boeing montre que ses résultats resteront très bons, avec probablement une croissance de la production, ce qui n'indique aucun effet négatif, effectif ou potentiel, sur la croissance.[5952] En ce qui concerne la capacité de se procurer des capitaux ou l'investissement, les Communautés européennes soutiennent que la position de Boeing est solide, s'est améliorée par rapport à 2004 et devrait se renforcer encore plus.[5953] À l'appui de leurs dires, elles mettent en avant la hausse à des niveaux records du prix de l'action de Boeing entre 2004 et 2006 et ses cotes de crédit élevées, quoique pas maximales, qui se sont améliorées entre 2004 et 2006.[5954]

[5946] CE, PCE, paragraphe 2198.
[5947] États-Unis, réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphes 226 à 231; États-Unis, observations sur CE – réponse à la question n° 210 du Groupe spécial, paragraphes 291 à 296.
[5948] États-Unis, réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 92.
[5949] CE, PCE, paragraphes 2162 et 2198 à 2210.
[5950] Cette capacité totale a été réduite pour 2006 compte tenu de la fermeture des installations de production du Boeing 757 en 2005. États-Unis, réponse à la question n° 238 du Groupe spécial, paragraphe 81, note de bas de page 105.
[5951] CE, PCE, paragraphe 2212.
[5952] CE, PCE, paragraphe 2215.
[5953] CE, PCE, paragraphe 2216.
[5954] CE, PCE, paragraphes 2216 et 2217 (et tableaux).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.2103 Les Communautés européennes estiment que l'existence d'effets effectifs ou négatifs sur l'emploi n'a pas été "établie de façon décisive".[5955] Elles notent que l'emploi chez Boeing – mesuré par le nombre d'employés à plein temps de la Division des LCA de la société, à l'exclusion des cadres et de la main-d'œuvre contractuelle – a progressé de 2004 à 2006.[5956] Elles considèrent que le fait que les États-Unis s'appuient sur la diminution de l'emploi entre 2001 et 2005 n'a pas d'intérêt pour l'évaluation du dommage important, car la diminution de l'emploi depuis 2001 est en grande partie due aux efforts de restructuration, de réduction des coûts et d'externalisation menés par Boeing. S'agissant des salaires, les Communautés européennes affirment qu'il n'est pas possible de déterminer le salaire par employé à partir des renseignements disponibles, et que les renseignements relatifs aux salaires totaux utilisés par les États-Unis ne sont pas significatifs et, au pire, induisent en erreur en tant que base pour l'évaluation du dommage. Les Communautés européennes affirment que compte tenu des éléments de preuve selon lesquels le salaire par employé a notablement augmenté pendant la période considérée, la raison d'une diminution substantielle des salaires totaux payés doit être un recul de l'emploi, ce qui est compatible avec les initiatives visant à améliorer l'efficacité et les mesures d'externalisation prises par Boeing. Mais dans ce contexte, les Communautés européennes soutiennent que ni les renseignements concernant l'emploi ni ceux se rapportant aux salaires n'ont la moindre utilité pour l'évaluation du dommage important.

7.2104 Comme nous l'avons noté au début de notre analyse, nous entreprenons une analyse en deux étapes de la question du dommage. Passant à notre évaluation de la situation de la branche de production des LCA des États-Unis, nous notons que les tendances qui ressortent des données présentées par les deux parties brossent sensiblement le même tableau, bien que les parties mettent l'accent sur des aspects différents et tirent des inférences et conclusions différentes. Pour l'essentiel, les Communautés européennes ne contestent pas les chiffres présentés par les États-Unis, mais se fondent sur les données qu'elles ont présentées pour formuler leurs arguments, que, de la même manière, les États-Unis ne contestent pas pour l'essentiel. En ce qui concerne les résultats d'exploitation de la Division des LCA de Boeing, nous ne voyons aucune raison de ne pas accepter les renseignements présentés par les deux parties comme étant exacts, et examinons les différences lorsque cela est pertinent. Bien qu'aucune partie n'ait explicitement fait référence aux conditions de concurrence sur le marché des États-Unis, nous considérons que l'analyse exposée ailleurs dans notre rapport[5957] tient compte des conditions de concurrence sur le marché des États-Unis.

7.2105 En général, les renseignements présentés par les deux parties démontrent que la situation de Boeing s'est considérablement détériorée de 2001 à 2003 et s'est ensuite améliorée, avec des résultats notablement meilleurs en 2006, bien que n'atteignant pas les niveaux enregistrés en 2001 pour tous les facteurs. Comme nous l'avons dit, nous avons axé notre évaluation sur les résultats de Boeing pendant la période de 2001 à 2006, que nous estimons être une période appropriée pour servir de base à nos conclusions dans le contexte de notre analyse du dommage.

7.2106 Pour ce qui est des ventes de LCA, les Communautés européennes indiquent les ventes en nombre de LCA commandés. Dans le cadre de notre analyse, les chiffres des ventes en dollars indiqués par les États-Unis sont plus pertinents pour l'examen de la situation de la branche de production des LCA des États-Unis. Les constructeurs d'aéronefs perçoivent l'essentiel des recettes d'une vente non pas au moment où les aéronefs sont vendus, c'est-à-dire commandés, mais au moment de la livraison. Ainsi, les résultats d'exploitation du constructeur à un moment donné ne tiendront pas

[5955] CE, PCE, titre précédant le paragraphe 2221.

[5956] CE, PCE, paragraphe 2221. Les Communautés européennes notent que les chiffres qu'elles utilisent, extraits du site Web de Boeing, pièce EC-515, ne correspondent pas précisément aux chiffres fournis par les États-Unis dans leur première communication écrite, mais que cet écart varie chaque année, à la hausse ou à la baisse, de **[***]** et n'influe par substantiellement sur la tendance. *Id.*, note de bas de page 2296.

[5957] *Voir* la section VII.F.6 du rapport ci-dessus.

compte des recettes anticipées imputables aux LCA déjà commandés mais pas encore livrés.[5958] Cependant, la solidité du carnet de commandes d'un constructeur est importante pour évaluer sa situation globale puisqu'elle donne des indications sur les résultats futurs de l'entreprise, qui se répercuteront probablement sur des facteurs tels que le prix de son action et sa cote de crédit. À cet égard, bien que ce ne soient pas des facteurs énoncés à l'article 15.4, nous notons et jugeons pertinents les renseignements non contestés présentés par les Communautés européennes qui font apparaître une augmentation notable du prix de l'action de Boeing entre 2004 et 2006 et de ses cotes de crédit établies par Moody's, Standard & Poor's et Fitch, qui figurent parmi les meilleures du secteur.[5959]

7.2107 Il ressort clairement des renseignements dont nous disposons que Boeing a subi des diminutions importantes des ventes entre 2001 et 2004. Les ventes se sont améliorées légèrement en 2005, puis de manière plus notable en 2006, même si elles sont restées bien au-dessous des niveaux indiqués pour 2001. L'utilisation de la capacité a suivi une tendance analogue, reculant considérablement de 2001 à 2003 et augmentant chaque année par la suite. Le bénéfice d'exploitation de Boeing a suivi une tendance légèrement différente, augmentant légèrement de 2001 à 2002, avant de tomber brusquement en 2003 à moins de la moitié du niveau de 2002, puis de s'améliorer légèrement en 2004, de presque doubler en 2005 et de progresser sensiblement en 2006. Les marges d'exploitation présentées par les Communautés européennes et non contestées par les États-Unis ont montré une tendance similaire, s'améliorant de 2001 à 2002 avant de diminuer de plus de la moitié en 2003, puis de s'améliorer légèrement en 2004, de presque doubler en 2005 et de s'améliorer notablement en 2006. Les États-Unis imputent l'amélioration survenue en 2002 aux efforts de réduction des coûts et à l'amélioration de la productivité. Toutefois, les données présentées par les États-Unis concernant la productivité ne font en fait pas apparaître de gains avant 2004, la productivité (non ajustée pour prendre en compte les changements apportés en 2006 à la méthode comptable de Boeing) ayant été cette année-là supérieure à celle indiquée pour 2001 et ayant continué à s'améliorer en 2005 ainsi que, substantiellement, en 2006. Bien que nous reconnaissions, comme les Communautés européennes, que Boeing a déployé des efforts considérables pour réduire les coûts au cours de la période considérée et, en particulier, entre 2001 et 2004, les États-Unis n'ont pas présenté de données concernant ces efforts, à l'exception des renseignements montrant des baisses persistantes et considérables des salaires et de l'emploi depuis 2001. À notre avis, les efforts de réduction des coûts ne témoignent pas en eux-mêmes d'un dommage causé à une branche de production et, par conséquent, les baisses des salaires et de l'emploi opérées pour diminuer les coûts et améliorer l'efficacité de la production, de la même manière, n'indiquent pas nécessairement que la branche de production subit un dommage.

7.2108 Les renseignements relatifs au rendement de l'actif présentés par les parties montrent la même tendance que pour le bénéfice d'exploitation, ce rendement s'étant amélioré légèrement entre 2001 et 2002, avant de diminuer brusquement en 2003, de s'améliorer légèrement en 2004 et de manière plus notable en 2005, et de presque doubler en 2006.[5960] Pour ce qui est du flux de liquidités, les parties ont présenté des renseignements très similaires, sauf pour 2006. Les données montrent une légère diminution de 2001 à 2002, puis un effondrement en 2003 à un niveau inférieur à la moitié du niveau de 2002, une nouvelle diminution en 2004, et une amélioration notable en 2005. Pour 2006, les données des États-Unis font apparaître une augmentation de 57 pour cent, tandis que les données des Communautés européennes montrent une augmentation d'un peu plus de 100 pour cent. Les

[5958] En outre, les commandes de LCA, si ceux-ci sont finalement livrés, représentent une production et des recettes futures, bien que ce soit là une considération plus pertinente pour la question de la menace de dommage important.

[5959] CE, PCE, paragraphes 2216 et 2217.

[5960] Comme nous l'avons dit plus haut, cette tendance est la même, que le calcul soit effectué par les États-Unis ou par les CE. Nous ne nous fondons pas sur les niveaux absolus indiqués et, partant, la différence entre les valeurs absolues en question n'a pas de conséquence sur notre analyse.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

États-Unis n'ont pas formulé d'observations au sujet de cette divergence lorsqu'il leur a été ménagé la possibilité de le faire et nous ne sommes donc pas en mesure de l'expliquer.[5961]

7.2109 Nous reconnaissons que les salaires et l'emploi ont régulièrement baissé tout au long de la période considérée, tombant finalement à des niveaux à peine supérieurs à la moitié des niveaux enregistrés en 2001. Pour autant, cette baisse est à l'évidence la conséquence des importants programmes de réduction des coûts et d'amélioration de l'efficacité institués par Boeing, ainsi que d'un accroissement de l'externalisation, qui, comme nous l'avons noté, n'indiquent pas nécessairement que la branche de production subit un dommage. Les États-Unis ne contestent pas l'argument des Communautés européennes selon lequel les baisses de l'emploi et des salaires totaux est le fruit des décisions prises par Boeing de renforcer l'efficacité et de réduire les coûts en, entre autres choses, réduisant notablement ses effectifs. En effet, les États-Unis ont dit que "Boeing {était} restée compétitive malgré la perte d'une part du marché intérieur et la dépression des prix, en particulier pendant la récession, en réduisant les coûts et en améliorant la productivité."[5962] Les États-Unis ont ensuite affirmé que malgré le "redressement de la santé financière de Boeing", l'emploi n'avait pas progressé.[5963] À notre avis, ce fait ne corrobore pas la conclusion selon laquelle Boeing subit un dommage, mais indique plutôt que les efforts de Boeing pour réduire les coûts ont eu l'effet souhaité, à savoir améliorer les résultats de la société, lui permettant ainsi d'enregistrer une amélioration notable de sa situation financière.

7.2110 Comme nous l'avons dit, la baisse des résultats de Boeing s'est produite au début de la période que nous examinons, principalement en 2002 et 2003, et la situation de la branche de production s'est considérablement améliorée par la suite. Les États-Unis font valoir que l'amélioration doit être considérée dans le contexte de la demande exceptionnellement forte enregistrée en 2005 et 2006, et ils affirment que Boeing est restée compétitive, malgré la perte de part de marché sur le marché des États-Unis et la dépression des prix, en réduisant les coûts et en améliorant la productivité.[5964] Bien que nous ne contestions pas l'affirmation des États-Unis, nous estimons qu'elle a peu d'importance lorsqu'il s'agit de déterminer si la branche de production des LCA des États-Unis subit un dommage important. Les parties reconnaissent que la branche de production des LCA est fortement affectée par la nature cyclique de la demande. Le simple fait qu'une amélioration des résultats survient en même temps qu'un accroissement de la demande ne signifie pas que nous ne pouvons pas conclure que l'amélioration des résultats témoigne d'une absence de dommage important pour la branche de production. Les États-Unis font valoir que tout dommage découlant d'une diminution de la demande peut être différencié du dommage découlant d'importations subventionnées, affirmant que si la part de marché de Boeing était restée au niveau de 2002 jusqu'en 2005, Boeing aurait livré bien plus d'aéronefs et aurait réalisé des ventes considérablement plus importantes.[5965] Toutefois, c'est un argument qui se rapporte à d'autres facteurs susceptibles de causer un dommage, et qui ne concerne pas directement la question de savoir si la situation de la branche de production des LCA des États-Unis est due à un dommage important.

7.2111 Après avoir examiné les éléments de preuve et arguments des parties, nous concluons que globalement, les résultats de Boeing en 2006, et en 2005 pour un certain nombre de facteurs, témoignent d'une amélioration notable par rapport au début de la période. S'il est vrai que les niveaux enregistrés en 2006 pour la production, l'utilisation de la capacité, les ventes et les flux de liquidités étaient plus bas qu'en 2001, les chiffres relatifs au bénéfice d'exploitation et au rendement de l'actif se sont non seulement améliorés après les baisses initiales, mais ont aussi été très supérieurs aux niveaux

[5961] États-Unis, réponse à la question n° 240 du Groupe spécial, paragraphe 85 ("les points d'accord comprennent ... les flux de liquidités").
[5962] États-Unis, DCE, paragraphe 737.
[5963] États-Unis, DCE, paragraphe 737.
[5964] États-Unis, DCE, paragraphe 737.
[5965] États-Unis, PCE, paragraphe 748.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

enregistrés en 2001. La productivité a également enregistré une amélioration conséquente après les baisses initiales et a été en 2006 largement supérieure à son niveau de 2001. Les données démontrent qu'à la suite de l'effondrement de la demande sur le marché des LCA après les événements du 11 septembre, les résultats de Boeing ont commencé à se redresser en 2004 et, à la fin de la période que nous avons examinée, elle opérait à des niveaux qui, à notre avis, ne justifient pas une constatation selon laquelle la branche de production des LCA des États-Unis subit un dommage important.

7.2112 Après avoir conclu que la branche de production des LCA des États-Unis ne subit pas de dommage important, nous ne jugeons pas nécessaire de formuler des constatations sur la question de savoir si les importations subventionnées, compte tenu de leurs volumes et de leurs effets sur les prix, et de l'incidence sur la branche de production nationale, causent un dommage important. Comme nous l'avons vu précédemment, et en l'absence de tout désaccord entre les parties concernant cette approche, nous avons conclu qu'une analyse en deux étapes était appropriée dans le présent différend et nous appliquons cette méthode. Néanmoins, nous examinerons ci-après les principaux éléments de preuve et arguments ayant trait au volume des importations, aux effets sur les prix et au lien de causalité, afin d'établir une base factuelle pour un examen plus approfondi de cette question, si celui-ci devenait nécessaire dans le cadre d'un appel de notre décision.

Volume des importations subventionnées

7.2113 En ce qui concerne le volume des importations subventionnées, l'article 15.2 de l'Accord SMC prescrit un examen de la question de savoir "s'il y a eu augmentation notable des importations subventionnées, soit en quantité absolue, soit par rapport à la production ou à la consommation du Membre importateur".

7.2114 Les États-Unis ont communiqué les renseignements ci-après concernant le volume des importations subventionnées[5966]:

Tableau 44 – Quantité de LCA livrés sur le marché des États-Unis

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	122	91	60	60	71	61
Boeing	280	126	75	88	78	81
Total	**402**	**217**	**135**	**148**	**149**	**142**

Tableau 45 – Part (quantité de LCA livrés) du marché des États-Unis

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	30%	42%	44%	41%	48%	43%
Boeing	70%	58%	56%	59%	52%	57%

Tableau 46 – Part du marché des États-Unis en valeur (prix de catalogue)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	28%	34%	44%	50%	53%	49%
Boeing	72%	66%	56%	50%	47%	51%

[5966] États-Unis, DCE, paragraphe 731, tableau 3.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.2115 Les Communautés européennes ne contestent pas les renseignements présentés par les États-Unis. Elles ne présentent pas non plus de renseignements ni ne formulent d'arguments au sujet du volume des importations subventionnées en soi. Dans la mesure où elles présentent des renseignements concernant les commandes de LCA de Boeing et d'Airbus sur le marché des États-Unis et la "part de marché" résultante représentée par ces commandes, ces renseignements n'offrent, à notre avis, aucune base permettant de tirer des conclusions sur le volume des importations.

7.2116 Nous avons précédemment conclu que, dans le contexte de l'examen du détournement ou de l'entrave au titre de l'article 6.3, l'examen des livraisons est plus pertinent que les renseignements relatifs aux commandes.[5967] Nous sommes du même avis en ce qui concerne l'examen du volume des importations dans le contexte du dommage visé à l'article 5 a). Sur la base du sens courant du texte de l'article 15.1, 15.2, 15.4 et 15.5, ces dispositions prescrivent toutes un examen des importations subventionnées. Compte tenu du sens ordinaire du terme "importation", comme nous l'avons vu précédemment[5968], nous estimons qu'il est approprié de se concentrer sur les livraisons et considérons donc les renseignements fournis par les États-Unis au sujet des livraisons, que les Communautés européennes ne contestent pas, comme étant les renseignements les plus directement pertinents et probants pour l'examen du volume des importations subventionnées. À notre avis, les données relatives aux commandes de LCA sont d'une pertinence limitée pour l'examen du volume des importations subventionnées prescrit par l'article 15.2 de l'Accord SMC. De plus, si les renseignements concernant les commandes donnent une bonne indication de la probabilité d'importations futures, les commandes de LCA, même les commandes fermes, ne débouchent pas nécessairement sur des livraisons effectives. En outre, les commandes peuvent déboucher sur des livraisons des années plus tard et, si elles sont passées par une société de location, elles peuvent déboucher sur des livraisons dans un pays autre que celui de la société qui a passé les commandes, et ne jamais être effectivement importées dans le pays de la société. Ainsi, nous concluons que l'examen de la question de savoir s'il "y a eu augmentation notable des importations subventionnées, soit en quantité absolue, soit par rapport à la production ou à la consommation du Membre importateur" qu'exige l'article 15.2 devrait être axé sur le nombre de LCA d'Airbus effectivement livrés aux États-Unis.

7.2117 Par ailleurs, nous avons rejeté l'avis des Communautés européennes selon lequel nous devrions axer notre analyse sur des catégories de produits distinctes.[5969] Ainsi, même si nous devions considérer les renseignements présentés par les Communautés européennes concernant les commandes comme étant pertinents, nous ne les examinerions que dans la mesure où ils se rapportent aux commandes visant tous les LCA. Les Communautés européennes présentent de fait un tableau indiquant les commandes de LCA de Boeing et d'Airbus aux États-Unis, en nombre de sièges.[5970] D'après ce que nous croyons comprendre, les renseignements en question ne présentent pas un décompte du nombre d'unités de LCA, mais plutôt un décompte du nombre total de places représenté par les unités de LCA commandées. Là encore, comme ces renseignements concernent les commandes, nous ne les jugeons pas probants pour la question du volume des importations effectives de LCA d'Airbus aux États-Unis. Qui plus est, bien qu'en principe le nombre de sièges puisse constituer une base pertinente pour l'agrégation des renseignements concernant différents modèles de LCA, les Communautés européennes n'ont pas expliqué en quoi ces renseignements indiquaient le volume des importations de LCA aux États-Unis – au mieux, ils indiquent le volume de sièges de LCA commandés par des clients aux États-Unis, y compris les sociétés de location établies aux États-Unis, en vue d'une livraison à un moment donné dans le futur à des endroits non spécifiés. Nous ne voyons pas bien, et les Communautés européennes n'expliquent pas, en quoi ces renseignements

[5967] *Voir* le paragraphe 7.1748 ci-dessus.
[5968] *Voir* le paragraphe 7.1747 ci-dessus.
[5969] *Voir* le paragraphe 7.1680 ci-dessus.
[5970] CE, PCE, paragraphes 2168 et 2169 à 2172.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

éclairent l'examen du volume des importations aux États-Unis pendant la période que nous avons examinée.

7.2118 Enfin, les Communautés européennes présentent des renseignements sur le volume de LCA commandés pendant la période de 2001 à 2006 en nombre de sièges, et en nombre de LCA pour quatre catégories de produits, à l'échelle mondiale.[5971] Nous ne jugeons pas ces renseignements probants pour la question du volume des importations pour les mêmes raisons que celles qui sont exposées ci-dessus. En outre, et surtout, nous ne jugeons pas les renseignements relatifs à la part du marché mondial pertinents pour la question des importations aux États-Unis ou, d'une manière plus générale, pour l'analyse du marché des États-Unis aux fins de l'analyse du dommage causé à la branche de production des LCA des États-Unis. En conséquence, nous fondons notre examen du volume des importations sur les données présentées par les États-Unis.

7.2119 Mesurées en nombre d'aéronefs livrés, les importations de LCA d'Airbus ont notablement diminué pendant la période pour laquelle nous avons des données. Cela étant, le nombre total d'aéronefs livrés sur le marché des États-Unis pendant cette période a également diminué de manière notable, passant de 402 en 2001 à moins de la moitié de ce chiffre en 2006. Compte tenu de cette baisse, nous estimons que les renseignements sur la part de marché permettent de mieux comprendre le marché puisqu'ils représentent le volume de LCA d'Airbus importés par rapport à la consommation intérieure.

7.2120 S'agissant de la part de marché, les importations de LCA d'Airbus ont augmenté pendant la période que nous examinons, notamment de 2001 à 2003, de 14 points de pourcentage, puis ont reculé légèrement en 2004, ont augmenté en 2005 et ont reculé de nouveau en 2006, pour représenter finalement une part de marché de 43 pour cent, soit 13 points de pourcentage de plus qu'en 2001. Nous considérons que les renseignements relatifs à la part de marché en valeur, calculée à partir du prix de catalogue, ont peu d'importance, puisque les parties conviennent que les prix de catalogue des LCA ne constituent pas un indicateur réaliste de la valeur des aéronefs effectivement commandés et livrés.[5972] Comme il n'y a que deux producteurs, chaque gain de part du marché des États-Unis par Airbus représente une perte correspondante de part de marché par Boeing. Ainsi, bien que le nombre de LCA d'Airbus importés livrés sur le marché des États-Unis ait diminué, la part de marché représentée par ces importations s'est notablement accrue, passant de 30 pour cent en 2001 à 43 pour cent en 2006, soit un accroissement de la part de marché de plus de 40 pour cent pendant la période considérée. La majeure partie de cet accroissement est cependant survenue entre 2001 et 2003, période au cours de laquelle la part de marché d'Airbus est passée de 30 pour cent à 44 pour cent, soit un accroissement de 47 pour cent.

Effets des importations subventionnées sur les prix

7.2121 L'article 15.2 de l'Accord SMC prescrit que, pour ce qui est de "l'effet des importations subventionnées sur les prix", l'examen doit porter sur la question de savoir:

> "s'il y a eu, dans les importations subventionnées, sous-cotation notable du prix par rapport au prix d'un produit similaire du Membre importateur, ou si ces importations ont, d'une autre manière, pour effet de déprimer les prix dans une mesure notable ou

[5971] CE, PCE, paragraphes 2173 à 2178.

[5972] Nous notons que les renseignements ayant trait à la part de marché en valeur présentés par les États-Unis montrent que la part de marché d'Airbus s'est régulièrement accrue de 2001 à 2005, passant de 28 pour cent à 53 pour cent, puis est tombée en 2006 à 49 pour cent, tandis que, globalement, la part de marché de Boeing a corrélativement diminué. États-Unis, DCE, paragraphe 732, tableau (C). Cela correspond largement aux variations de la part de marché en volume, ce qui suggère, comme les États-Unis le font valoir, que les proportions de LCA de valeur élevée et de LCA de faible valeur vendus par les deux sociétés étaient relativement similaires à tout moment. États-Unis, PCE, paragraphe 734.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

d'empêcher dans une mesure notable des hausses de prix qui, sans cela, se seraient produites".

7.2122 Les États-Unis observent que "le dossier ne contient pas de données comparables sur les prix des LCA pour toutes les ventes aux États-Unis" et cherchent à démontrer sur la base de renseignements publics qu'Airbus a atteint son niveau de croissance sur le marché des États-Unis en pratiquant une sous-cotation de ses prix par rapport à ceux de Boeing et que les importations subventionnées ont déprimé les prix ou empêché des hausses de prix.[5973] En ce qui concerne leurs allégations de sous-cotation des prix, les États-Unis présentent des éléments de preuve empiriques concernant les ventes de LCA d'Airbus aux compagnies aériennes JetBlue, Frontier et America West, qui représentent près de 40 pour cent des livraisons d'Airbus entre 2001 et 2005. Les États-Unis notent que ces trois compagnies aériennes ont toutes passé leurs premières commandes de LCA d'Airbus en 1999 et ont ultérieurement passé d'importantes commandes complémentaires auprès d'Airbus jusqu'en 2005, que les États-Unis considèrent comme des pertes découlant des campagnes de vente antérieures et qui se traduisent par une perte de part de marché pour Boeing.[5974] Les États-Unis affirment que dans chaque cas, Boeing était un concurrent sérieux au stade de la commande initiale et que bien qu'ils ne disposent pas du prix réel que chaque compagnie aérienne a payé à Airbus, compte tenu de tous les avantages concédés lors de la vente, les renseignements à la disposition du public indiquent que la sous-cotation des prix d'Airbus a joué un rôle fondamental pour la conquête de ces clients.[5975] Les États-Unis soutiennent aussi que Boeing a perdu les campagnes de vente les "plus importantes" sur le marché des États-Unis pendant la période de 2001 à 2005 à cause de la sous-cotation des prix pratiquée par Airbus, citant à ce propos une déclaration du responsable de Virgin America après l'achat de près de 100 LCA (y compris les options), selon laquelle bien qu'il y ait eu des "propositions très attractives" de la part des deux constructeurs, la compagnie aérienne était "satisfaite des conditions économiques favorables" consenties par Airbus.[5976]

7.2123 Les Communautés européennes n'abordent pas spécifiquement les affirmations des États-Unis ayant trait à la sous-cotation des prix en répondant à l'allégation de dommage formulée par les États-Unis. En revanche, elles "incorporent et mentionnent tous les éléments de preuve et arguments réfutant les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis".[5977] Ainsi, elles considèrent apparemment que le Groupe spécial devrait réexaminer ces renseignements et déterminer lui-même en quoi ils sont pertinents et/ou probants en tant que réponse aux allégations spécifiques des États-Unis dans le contexte du dommage. Nous pensons que cette façon de présenter leur argumentation est moins que satisfaisante puisqu'elle laisse le Groupe spécial dans l'incertitude quant aux arguments spécifiques que les Communautés européennes cherchent à formuler et quant aux éléments de preuve sur lesquels elles s'appuieraient pour répondre aux arguments et renseignements spécifiques présentés par les États-Unis à l'appui de leurs allégations de sous-cotation des prix des importations subventionnées sur le marché des États-Unis. De plus, dans le contexte du dommage, comme nous l'avons vu, nous examinons les effets des importations subventionnées sur la branche de production des LCA des États-Unis, au lieu d'examiner les effets des subventions elles-mêmes, comme nous le faisons dans le contexte du préjudice grave. Ainsi, nous ne voyons pas très bien en quoi les arguments des Communautés européennes dans le contexte du préjudice grave sont appropriés pour l'analyse du dommage. Toutefois, nous avons examiné les arguments et renseignements mentionnés par les Communautés européennes, en nous concentrant sur les ventes spécifiques sur lesquelles les États-Unis se sont appuyés pour étayer leur allégation de sous-cotation des prix, qui concernaient Jet Blue, Frontier, America West et Virgin America.

[5973] États-Unis, PCE, paragraphe 737.
[5974] États-Unis, PCE, paragraphe 737.
[5975] États-Unis, PCE, paragraphes 738 à 740.
[5976] États-Unis, PCE, paragraphe 740.
[5977] CE, PCE, paragraphe 2250.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.2124 Les Communautés européennes examinent les ventes à Jet Blue, Frontier, America West et Virgin America dans le contexte de leur argument selon lequel les subventions pour les LCA du modèle A320 n'ont pas causé de pertes notables de ventes d'aéronefs Boeing 737 et n'ont pas eu pour effet une sous-cotation notable des prix.[5978] Les Communautés européennes font valoir que la charge incombe aux États-Unis de prouver pour chaque campagne de vente contestée que l'importance, la nature et l'âge des subventions accordées à l'époque ont rendu les prix de la famille A320 d'Airbus notablement inférieurs aux prix de Boeing. Elles affirment que le fait qu'un prix inférieur est retenu n'équivaut pas à une "sous-cotation notable du prix" ni même à une "sous-cotation", et qu'il ne suffit pas que les prix d'Airbus retenus soient inférieurs à la dernière offre de Boeing. De l'avis des Communautés européennes, c'est seulement si le prix inférieur d'Airbus retenu est notablement inférieur et que le prix notablement inférieur est causé par les subventions que les États-Unis peuvent établir le bien-fondé de leurs allégations de pertes de ventes.[5979]

7.2125 Les Communautés européennes font valoir qu'une "sous-cotation notable des prix" implique une évaluation objective de la question de savoir si les subventions ont rendu les prix d'Airbus notablement inférieurs, et affirment que les États-Unis ne se sont pas acquittés de la charge qui leur incombait en la matière.[5980] Elles soutiennent que le montant des subventions alléguées pour l'A320 dans le cadre de chacune des pertes de ventes alléguées en question était *de minimis* et donc trop faible pour procurer aux vendeurs d'Airbus des fonds suffisants pour baisser notablement les prix des aéronefs de la famille A320, que, dans le cadre de certaines de ces ventes, le prix d'Airbus retenu était en fait plus élevé que l'offre finale de Boeing et qu'il y a d'autres raisons importantes non liées aux prix pour lesquelles la société a remporté la vente considérée qui rompent le lien de causalité entre les effets des subventions et la fixation de prix inférieurs.[5981] Les Communautés européennes affirment que si le prix est une considération pertinente, en particulier pour les transporteurs à bas coûts, ce n'est que l'un des nombreux facteurs qu'un client prend en compte pour déterminer la valeur d'une offre particulière, et la décision de chaque client concernant la valeur d'une offre de vente est subjective, car fondée sur ses propres besoins particuliers à ce moment-là.[5982] Enfin, les Communautés européennes affirment que pendant la période de 2001 à 2006, tous les effets initiaux du lancement de l'A320 en 1984 ont été dissipés par le lancement du 737NG par Boeing en 1993 et que, par conséquent, les effets des subventions sont atténués.[5983]

7.2126 Les arguments formulés par les Communautés européennes dans ce contexte visent à démontrer que les subventions pour les LCA A320 n'ont pas causé les pertes de ventes en question, principalement parce qu'elles n'ont pas causé une sous-cotation des prix. Les Communautés européennes ne contestent pas le fait qu'Airbus a réalisé ces ventes, et pas Boeing. Toutefois, les États-Unis n'utilisent pas ces "pertes de ventes" comme éléments de preuve du dommage. Par contre, ils utilisent ces ventes comme éléments de preuve de la sous-cotation des prix des LCA d'Airbus subventionnés. Les Communautés européennes font valoir, spécifiquement en ce qui concerne la vente à JetBlue en 1999[5984] et la vente à Frontier Airlines en 2000[5985], que le prix d'Airbus n'était pas inférieur à celui de Boeing. Dans les deux cas, l'affirmation des Communautés européennes est étayée par les déclarations publiques des responsables des compagnies aériennes, tout comme l'est l'affirmation des États-Unis à l'effet contraire.

[5978] CE, PCE, paragraphes 1820 à 1873.
[5979] CE, PCE, paragraphe 1821.
[5980] CE, PCE, paragraphes 1824 et 1826.
[5981] CE, PCE, paragraphes 1827 à 1829.
[5982] CE, PCE, paragraphes 1831 à 1833 et 2256.
[5983] CE, PCE, paragraphe 1834.
[5984] CE, PCE, paragraphe 1839.
[5985] CE, PCE, paragraphe 1851.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.2127 Les États-Unis font valoir que dans chaque cas, Boeing était un concurrent sérieux au stade de la commande initiale, qu'Airbus a finalement remportée. Ils reconnaissent qu'ils n'ont pas de renseignements sur le prix réel que chaque compagnie aérienne a payé à Airbus, compte tenu de tous les avantages concédés lors de la vente et qu'ils s'appuient donc sur des déclarations publiques.[5986] Par exemple, pour ce qui est de Frontier Airlines, les États-Unis allèguent que Boeing s'est retirée de la compétition face à la politique agressive de remises pratiquée par Airbus, citant la remarque suivante du PDG de Boeing: "Il y a des endroits où il existe une concurrence par les prix très intense. Nous avons toujours dit que nous étions dans les affaires pour faire de l'argent et si cela devient trop intense, nous n'y allons pas – c'est ce qui s'est produit avec Frontier, par exemple."[5987] Les États-Unis relèvent aussi la déclaration faite par le directeur financier de Frontier Airlines lorsqu'on lui a demandé si les allégations de Boeing concernant la sous-cotation des prix pratiquée par Airbus étaient exactes: "C'est apparemment ce que disent les gens autour de nous – nous sommes très satisfaits."[5988] Les Communautés européennes affirment que Frontier Airlines a décidé de commander des LCA de la famille A320 en raison des avantages du produit des aéronefs d'Airbus et non en raison du prix.[5989] Elles citent à ce propos les observations faites par le directeur financier de Frontier Airlines au sujet de la meilleure économie d'exploitation et du confort accru pour les clients qu'offraient les LCA d'Airbus, la conclusion étant que "tant du point de vue de l'exploitation que de la commercialisation", la compagnie aérienne était "enthousiasmée" par l'A320.[5990] Les Communautés européennes mettent aussi en avant des RCES pour justifier leur affirmation selon laquelle Airbus a été forcée de s'aligner sur le prix de Boeing dans la campagne de vente en question.[5991]

7.2128 S'agissant d'America West, les États-Unis citent W.A. Franke, président d'America West Holdings, qui a dit, au sujet de la commande d'Airbus passée par sa compagnie en octobre 1999, que les aéronefs d'Airbus étaient d'"un prix très compétitif".[5992] Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis affirment à tort que c'était le premier achat d'Airbus effectué par America West, notant que cette dernière avait déjà commandé neuf A320 et 22 A319 en 1997[5993] et soutenant que cela ne démontrait pas que les prix bas étaient la raison première pour laquelle America West avait acheté l'A320.

7.2129 Enfin, les États-Unis citent David Neeleman, le PDG de JetBlue, qui a dit que JetBlue "avait réellement prévu de choisir le {Boeing} 737" jusqu'à ce que le prix bas offert par Airbus pour l'A320 retienne son attention.[5994] Les Communautés européennes mettent en avant d'autres déclarations de M. Neeleman[5995] indiquant que JetBlue a fini par payer plus que ce qu'elle aurait payé si elle avait

[5986] États-Unis, PCE, paragraphe 739.
[5987] Chris Kjelgaard, *Boeing's Condit Reveals Frontier Airbus Deal*, Air Transport Intelligence (14 October 1999), pièce US-397.
[5988] Chris Kjelgaard, *Frontier Plans to Complete Airbus Transition by 2005*, Air Transport Intelligence (18 October 1999), pièce US-398.
[5989] CE, PCE, paragraphe 1850.
[5990] CE, PCE, paragraphe 1850, citant la pièce US-398.
[5991] CE, PCE, paragraphes 1851 et 1852, citant la déclaration de Christian Scherer, paragraphes 105 et 106, pièce EC-14 (RCC); données **[***]** d'Airbus, pièce EC-425 (RCES).
[5992] *America West Places Orders for A318s, A320s*, Aerospace Daily (22 October 1999), pièce US-399.
[5993] CE, PCE, paragraphe 1859.
[5994] Laurence Zuckerman, *New Low-Fare Airline to Buy Airbus Industrie Jets*, N.Y. Times (21 April 1999), pièce US-400.
[5995] CE, PCE, paragraphe 1839.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

choisi le Boeing 737-80[5996] et disant ce qui suit: "{n}ous avons acheté l'aéronef parce que c'était le produit qui nous convenait le mieux, et pour aucune autre raison".[5997]

7.2130 Comme nous l'avons vu précédemment dans notre analyse de la sous-cotation du prix dans le cadre de l'analyse du préjudice grave, ce type d'élément de preuve empirique public est d'une valeur limitée lorsqu'il s'agit de déterminer quel constructeur a offert des LCA à des prix inférieurs, par opposition au fait de déterminer quelle offre le client a considérée comme étant globalement d'une plus grande valeur pour lui.[5998] Bien que les éléments de preuve montrent clairement que le prix était un élément important des campagnes de vente en question, la conclusion avancée par les États-Unis selon laquelle chaque compagnie aérienne, après avoir monétisé tous les éléments d'une offre, prend une décision d'achat qui maximisera la rentabilité de l'exploitation des LCA achetés ne démontre pas, à notre avis, que le prix du LCA du constructeur retenu a été sous-coté par rapport au prix du constructeur concurrent.

7.2131 Les Communautés européennes font également valoir que plusieurs de ces ventes **[***]**.[5999] Nous ne voyons pas, et les Communautés européennes ne tentent pas d'expliquer, en quoi cela répond à l'argument des États-Unis selon lequel ces importations de LCA d'Airbus ont été introduites sur le marché des États-Unis à des prix qui leur ont permis de remporter des ventes que Boeing, l'unique autre constructeur, aurait réalisées, accroissant ainsi la part de marché d'Airbus. Les **[***]** ont été négociés au moment des ventes initiales, dont nous ne considérons pas que les Communautés européennes suggèrent **[***]**.

7.2132 Pour ce qui de leurs allégations de dépression des prix, les États-Unis affirment que les pressions sur les prix exercées par les ventes d'Airbus à Jet Blue, Frontier, America West et Virgin America ont influé sur les prix que Boeing a obtenus pour d'autres ventes sur le marché des États-Unis. Pour étayer cette affirmation, les États-Unis ont présenté les prix moyens indexés des commandes, après déduction de la totalité des remises et avantages concédés, obtenus par Boeing dans le cadre de ses ventes d'aéronefs B737 aux États-Unis, reproduits dans le graphique 23 ci-après.[6000] Sur le graphique 23, la ligne avec des losanges indiquant les points de données représente les prix réels moyens des commandes passées chaque année de la période de 2001 à 2005, indexés sur le prix de 2001. En s'appuyant sur la comparaison, les États-Unis affirment que le prix moyen des B737 a baissé de **[***]** jusqu'en 2005. Ils affirment que le prix du 737 aux États-Unis **[***]**.[6001]

7.2133 Les États-Unis font aussi valoir que les tendances à la baisse des prix sur le marché ont conduit Boeing à accorder des réductions de prix sur des aéronefs non livrés à certains clients importants. Ils affirment que sur le graphique 23, la ligne avec des cercles indiquant les points de données montre en quoi les baisses rétroactives de prix pendant la période ont encore réduit les prix réels de Boeing.[6002] Par exemple, les États-Unis soutiennent que Boeing a été forcée de réduire le prix des B737 commandés en 2001 de **[***]** pour cent avant que ces aéronefs ne soient effectivement livrés et que les prix ajustés des aéronefs B737 commandés en 2005 étaient inférieurs de **[***]** pour

[5996] "JetBlue CEO Delivers Baruch's Second Annual Burton Kossoff Business Leadership Lecture," Baruch College, 7 March 2006, http://www.baruch.cuny.edu/news/DavidNeeleman-BurtonKossoffBusinessLeadershipLecture-EOC-Zicklin-News-BaruchCollege.htm (site consulté le 29 janvier 2007, pièce EC-276).

[5997] John Newhouse, *Boeing versus Airbus* (1st ed., Alfred A. Knopf, 2007), page 36, pièce EC-253.

[5998] *Voir* les paragraphes 7.1833 à 7.1840 ci-dessus.

[5999] CE, PCE, paragraphes 1844, 1846 **[***]** et 1855 **[***]**.

[6000] Pièce US-616 (RCC). Les États-Unis ont présenté dans la pièce US-444 une version antérieure de ces renseignements qui ne contenait pas de données pour 2006.

[6001] États-Unis, PCE, paragraphe 741.

[6002] États-Unis, PCE, paragraphe 742.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

cent à leurs niveaux initiaux de 2001.[6003] De plus, dans la mesure où nombre de ces aéronefs n'ont pas encore été livrés, ils peuvent toujours faire l'objet d'une autre révision des prix.

7.2134 Sur le graphique 23, la ligne avec des triangles indiquant les points de données fait apparaître des augmentations de l'indice des prix à la production (IPP) des constructeurs d'aéronefs des États-Unis, qui a progressé de près de 17 pour cent entre 2001 et 2005.[6004] Les États-Unis affirment qu'on s'attendrait normalement à ce que les producteurs augmentent leurs prix au fil du temps, généralement en fonction des augmentations de leurs coûts. Ils affirment que le graphique 23 montre toutefois que Boeing n'a pas pu augmenter les prix de ses LCA aux États-Unis en fonction des augmentations des coûts, ce qui démontre l'existence d'un empêchement de hausses de prix.[6005]

Graphique 23

737 NG (-600/-700/-800/-900) sur le marché des LCA des États-Unis
Comparaison des prix moyens indexés des commandes de Boeing (fondés sur l'année de commande $s) et de l'indice des prix à la production (IPP) des constructeurs d'aéronefs

[***]

7.2135 Les graphiques 24 et 25[6006] donnent des renseignements sur les tendances des prix de vente des B747 et des B777 sur le marché des États-Unis.[6007] Bien que le nombre de ventes soit faible, les États-Unis affirment que les prix du B747 **[***]**, alors que les prix du B777 **[***]**.[6008]

Graphique 24

747 sur le marché des LCA des États-Unis
Comparaison des prix moyens indexés des commandes de Boeing (fondés sur l'année de commande $s) et de l'indice des prix à la production (IPP) des constructeurs d'aéronefs

[***]

Graphique 25

777 sur le marché des LCA des États-Unis
Comparaison des prix moyens indexés des commandes de Boeing (fondés sur l'année de commande $s) et de l'indice des prix à la production (IPP) des constructeurs d'aéronefs

[***]

7.2136 Les États-Unis affirment que les données des graphiques 23 à 25 démontrent que Boeing a subi une dépression des prix (diminutions des prix réels) et un empêchement de hausses de prix (les augmentations de prix étant inférieures à ce qu'elles seraient normalement) pour ses ventes de LCA aux États-Unis. Ils soutiennent que, compte tenu des éléments de preuve établissant qu'Airbus a pratiqué une politique de prix agressive lors des campagnes de vente aux États-Unis, la dépression des

[6003] États-Unis, PCE, paragraphe 742.
[6004] U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics Producer Price Index Industry Data: Aircraft Manufacturing 2001-2005 (as of 13 October 2006), available at http://data.bls.gov, pièce US-402.
[6005] États-Unis, PCE, paragraphe 743.
[6006] Pièce US-444 (RCC).
[6007] Les États-Unis n'ont pas présenté de renseignements sur la fixation des prix du Boeing 767, disant que les ventes de 767 sur le marché des États-Unis pendant la période considérée étaient insuffisantes pour produire des données montrant l'évolution des prix moyens. États-Unis, PCE, note de bas de page 933.
[6008] États-Unis, PCE, paragraphe 744.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

prix et l'empêchement de hausses de prix indiqués qui ressortent de ces figures sont clairement imputables aux importations subventionnées.[6009]

7.2137 Les Communautés européennes ne contestent pas les renseignements ayant trait à la fixation des prix sur le marché des États-Unis que les États-Unis ont présentés. Elles ne présentent pas non plus de renseignements additionnels ou différents concernant les niveaux de prix sur le marché des États-Unis. Par contre, elles s'appuient sur leurs arguments selon lesquels Boeing a perdu des ventes sur le marché des États-Unis pour des raisons entièrement indépendantes des subventions accordées à Airbus et selon lesquels l'importance et l'âge de toute subvention qu'Airbus pouvait utiliser dans les campagnes de vente pertinentes n'auraient pas entraîné des effets sur les prix suffisants pour influencer le client dans son choix entre le LCA de Boeing et celui d'Airbus.[6010] Les Communautés européennes affirment aussi que bon nombre des commandes passées par des compagnies aériennes des États-Unis auprès de Boeing pendant la période de 2001 à 2006 l'ont été en l'absence d'une présence concurrentielle d'Airbus. À leur avis, peu d'éléments permettent de constater que les subventions causent des effets défavorables lorsqu'il n'y a pas de concurrence directe entre Airbus et Boeing.[6011] Sur ce dernier point, les Communautés européennes ne précisent pas les campagnes de vente sur le marché des États-Unis dans lesquelles, d'après leurs allégations, il n'y a pas eu de présence concurrentielle d'Airbus.[6012] Nous avons examiné le point de vue des Communautés européennes selon lequel plusieurs de ces ventes **[***]** et l'avons jugé peu convaincant, car il ne répond pas directement à l'affirmation de l'existence d'un empêchement de hausses de prix faite par les États-Unis dans le contexte de leurs arguments relatifs au dommage.[6013]

7.2138 Les Communautés européennes font aussi valoir, dans le contexte de leur affirmation selon laquelle les subventions pour l'aéronef A320 n'ont pas causé un empêchement de hausses de prix sur le marché mondial pour le LCA Boeing 737NG, que l'importance des subventions est trop faible pour expliquer la différence entre les prix réels de Boeing et les prix qui tiendraient compte des augmentations de l'indice des prix à la production des constructeurs d'aéronefs.[6014] Là encore, à supposer que tel soit l'argument des Communautés européennes en ce qui concerne l'empêchement de hausses de prix sur le marché des États-Unis dans le contexte du dommage, ce qui n'est pas évident car les Communautés européennes ne l'ont pas spécifiquement établi, nous n'estimons pas qu'il réponde à la question de savoir si les importations de LCA d'Airbus subventionnés ont causé un empêchement de hausses de prix, puisqu'il est exclusivement axé sur l'effet des subventions, qui constitue une question différente. Ainsi qu'il est exposé plus haut, nous ne considérons pas que l'importance des subventions soit un facteur à examiner pour évaluer si un dommage est causé par les importations subventionnées.[6015]

[6009] États-Unis, PCE, paragraphe 745. À cet égard, les États-Unis ont fait référence à la version antérieure du graphique 10, qui était identique à la version révisée reproduite dans le texte en ce qui concerne les renseignements relatifs à la période de 2001 à 2005.

[6010] CE, PCE, paragraphes 2256 et 2257.

[6011] CE, PCE, paragraphe 2258.

[6012] Nous notons que les annexes de la déclaration de Christian Scherer, pièce EC-14 (RCC), présentent des renseignements sur ce que les Communautés européennes considèrent comme étant des campagnes de vente "concurrentielles" et "non concurrentielles". Cela dit, quand bien même nous jugerions approprié d'examiner les renseignements figurant dans les annexes de la déclaration de Christian Scherer sur lesquels les Communautés européennes se sont appuyées pour tenter de déterminer les campagnes auxquelles elles pourraient faire référence en l'occurrence, ce que nous ne faisons pas, nous rappelons que nous avons rejeté la position des Communautés européennes concernant les ventes qui peuvent être considérées comme étant "concurrentielles". *Voir* le paragraphe 7.1722 ci-dessus. De plus, les annexes en question ne portent pas sur toutes les pertes de ventes mentionnées par les États-Unis, puisqu'elles ne contiennent pas de renseignements pour 1999.

[6013] *Voir* le paragraphe 7.2131 ci-dessus.

[6014] CE, PCE, paragraphe 1803.

[6015] *Voir* le paragraphe 7.2077 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.2139 S'agissant de la question de la dépression des prix, les renseignements non contestés concernant les prix présentés par les États-Unis montrent que pendant la période que nous avons examinée, les prix des aéronefs Boeing 737NG ont légèrement augmenté de 2001 à 2002, puis ont diminué brusquement en 2003, ont augmenté en 2004 mais sans atteindre le niveau de 2002, puis ont baissé en 2005 et sont restés à peu près les mêmes en 2006. Les prix après révision montrent les mêmes tendances à des niveaux légèrement différents. Les prix des LCA du modèle 747 sur le marché des États-Unis ont baissé de 2001 à 2002 et ont été nettement inférieurs en 2005, bien qu'il n'y ait apparemment pas eu de ventes au cours des années intermédiaires. Les choses sont légèrement différentes pour les LCA du modèle 777, dont les prix étaient en 2003 très supérieurs aux niveaux de 2001 et, bien que nettement inférieurs en 2005, restaient néanmoins supérieurs au niveau enregistré en 2001. Ainsi, les éléments de preuve dont nous disposons montrent clairement l'existence d'une dépression des prix, autrement dit des diminutions effectives des niveaux de prix, pour les LCA des modèles 737NG et 747, pendant toute la période considérée, et d'une dépression des prix de 2003 à 2005 pour les LCA du modèle 777.

7.2140 S'agissant de l'empêchement de hausses de prix, nous notons que, toutes choses étant égales par ailleurs, on pourrait tout à fait s'attendre à ce que les producteurs augmentent les prix en fonction des augmentations de coûts. Les Communautés européennes affirment que l'indice des prix à la production ("IPP") des constructeurs d'aéronefs des États-Unis n'est pas une mesure fiable des augmentations de coûts auxquelles Boeing a été confrontée, et que le fait que les prix de certains aéronefs n'ont pas augmenté proportionnellement à cet indice est complètement dénué de pertinence pour la question de savoir s'il y a eu un empêchement notable de hausses de prix sur la période pertinente.[6016] Nous avons rejeté l'avis des Communautés européennes à ce sujet, et avons conclu que, comme le faisaient valoir les États-Unis, on s'attendrait, d'une manière générale, à ce que dans toute industrie manufacturière, toutes choses étant égales par ailleurs, les prix tendent à augmenter en même temps que les coûts de production, et que l'IPP représentait un indicateur raisonnable de l'inflation des coûts et pouvait être utilisé comme point de repère raisonnable pour les tendances et les niveaux des prix qui auraient été attendus pendant la période que nous avons examinée.[6017] Ainsi, dans la mesure où les prix indexés des LCA de Boeing sur le marché des États-Unis ont baissé par rapport à l'IPP des constructeurs d'aéronefs des États-Unis, cela donne à penser qu'il y a eu un empêchement de hausses de prix.

7.2141 Lorsque nous comparons l'IPP figurant sur les graphiques 23 à 25 avec les prix des LCA Boeing 737NG, 747 et 777 sur le marché des États-Unis, nous estimons que les renseignements montrent qu'il y a eu un certain degré d'empêchement de hausses des prix des trois modèles. C'est dans le cas des prix du 737 que c'est le plus évident, car le prix initial indexé de la commande de LCA 737 a augmenté légèrement plus que l'IPP en 2002, puis a baissé brusquement en 2003 alors que l'IPP continuait à progresser, a augmenté plus rapidement que l'IPP en 2004, puis a diminué de nouveau en 2005 tandis que l'IPP continuait à augmenter, et est resté quasiment inchangé en 2006. Les moyennes indexées postérieures à la révision des prix montrent généralement les mêmes tendances, bien qu'à des taux de variation légèrement différents. Pour ce qui est du 747, les prix indexés ont baissé de 2001 à 2002, tandis que l'IPP progressait légèrement, et ils étaient de nouveau plus bas en 2006, alors que l'IPP avait continué à augmenter. Pour le 777, les prix moyens indexés ont été inférieurs de 17 points de pourcentage environ en 2005 par rapport à 2003, alors que l'IPP a progressé d'à peine moins de 11 points de pourcentage. Pour ces deux dernières catégories d'aéronefs, l'absence de renseignements sur les prix pour les années intermédiaires permet difficilement de tirer des conclusions, car on ne voit pas très bien si les derniers points de prix sont anormaux ou démontrent une tendance. Pour autant, il est clair pour nous que les prix moyens de Boeing n'ont pas progressé, et de loin, au même rythme que les coûts tels que représentés par l'IPP, ce qui corrobore la

[6016] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, paragraphes 509 et 511.
[6017] *Voir* le paragraphe 7.1861 ci-dessus.

conclusion selon laquelle il y a eu un empêchement notable de hausses des prix des LCA sur le marché des États-Unis.

7.2142 Les Communautés européennes font valoir qu'"aux fins de l'allégation des États-Unis au titre de l'article 5 a), il est essentiel d'examiner les effets collectifs de toutes subventions sur la santé commerciale de Boeing", ce qui, selon les Communautés européennes, exige une "évaluation à l'échelle mondiale" des effets des subventions, et, par conséquent, les Communautés européennes incorporent par référence tous les arguments et éléments de preuve présentés pour réfuter les allégations de préjudice grave des États-Unis.[6018] Selon elles, ces éléments de preuve sont "très pertinents pour montrer l'absence de quelconques effets résultant de l'importance largement *de minimis* et de l'âge élevé de quelconques subventions {e}t ... sont suffisants pour réfuter tout argument des États-Unis selon lequel les "LCA d'Airbus subventionnés" causent un dommage important à Boeing".[6019] Les Communautés européennes font également référence à leur analyse des campagnes de vente impliquant des clients des États-Unis dans le contexte de leur réponse aux allégations de préjudice grave des États-Unis pour faire valoir que ces ventes ont été perdues pour des raisons "entièrement indépendantes des subventions alléguées accordées à Airbus", et elles affirment que l'importance *de minimis* et l'âge des subventions n'auraient pas entraîné des effets sur les prix suffisants pour influencer une compagnie aérienne dans son choix entre le LCA de Boeing et celui d'Airbus lors de la passation de la commande.[6020]

7.2143 Nous sommes quelque peu perplexes devant les arguments présentés par les Communautés européennes à ce propos, car ils portent sur la question de savoir si l'effet des subventions pour les LCA d'Airbus est un préjudice grave pour les intérêts des États-Unis, alors que nous examinons ici la question de savoir si les importations subventionnées de LCA d'Airbus aux États-Unis causent un dommage important à la branche de production des LCA des États-Unis. Ainsi, à notre avis, les arguments se rapportant à l'âge et à l'importance des subventions, même s'ils sont acceptés en fait, ne sont guère, voire pas du tout, pertinents pour la question de savoir si les importations subventionnées ont causé un empêchement de hausses de prix ou une dépression des prix sur le marché des États-Unis. Quant aux campagnes de vente, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, les renseignements fournis par les Communautés européennes montrent clairement que la fixation des prix était un facteur important dans chacune de ces ventes, comme on pourrait s'y attendre d'ailleurs, car le coût des aéronefs, composé du coût d'achat et du coût d'exploitation, est un élément majeur de la capacité d'une compagnie aérienne à opérer, et à être rentable, mais qu'un certain nombre d'éléments ont été pris en considération par les clients lors de leur choix initial entre les offres concurrentes d'Airbus et de Boeing.

Lien de causalité

7.2144 Les États-Unis font valoir que les augmentations de la part du marché des États-Unis enregistrées par Airbus se sont produites au détriment de Boeing, ce qui établit un lien entre les importations subventionnées et l'incidence défavorable notable sur les chiffres relatifs à la production et aux ventes de LCA de Boeing. En outre, les États-Unis soutiennent que la baisse des prix que Boeing a été en mesure d'obtenir (ou le fait que ces prix n'ont pas augmenté dans la même proportion que l'inflation telle qu'indiquée par l'IPP) pour les LCA qu'elle a été en mesure de vendre sur le marché des États-Unis est la conséquence des prix fixés pour les importations subventionnées des produits Airbus. La détérioration des autres indicateurs pertinents de la santé économique des activités de Boeing dans le secteur des LCA découle directement, selon les États-Unis, de cette perte de part de marché et de cette perte de recettes. La corrélation temporelle entre cette détérioration et la perte de part de marché de Boeing au profit d'Airbus, aussi bien sur le marché des États-Unis que dans

[6018] CE, PCE, paragraphe 2249.
[6019] CE, PCE, paragraphe 2250.
[6020] CE, PCE, paragraphe 2256.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

le monde entier, constitue pour les États-Unis un élément de preuve additionnel du lien de causalité existant entre les importations de LCA d'Airbus subventionnés et le dommage causé à la branche de production des LCA des États-Unis. Les États-Unis affirment que l'Organe d'appel a reconnu qu'une corrélation temporelle entre une cause alléguée et son effet, bien qu'elle ne soit pas décisive en soi, est un élément de preuve pertinent dont "on s'attendrait normalement" à constater l'existence lorsqu'on examine les effets d'une subvention.[6021]

7.2145 Les États-Unis font valoir que les résultats financiers des activités de Boeing dans le secteur des LCA ont diminué au cours de la période de 2001 à 2005 en dépit de fortes réductions des coûts et de gains de productivité continus. Les efforts de réduction des coûts ont débouché sur une augmentation du bénéfice d'exploitation en 2002 par rapport à 2001, même si les ventes et l'utilisation de la capacité de Boeing ont été inférieures en 2002 à ce qu'elles avaient été en 2001. Les gains en matière de réduction des coûts et d'efficacité se sont poursuivis pendant les années suivantes, mais selon les États-Unis, ils ne pouvaient plus contrebalancer l'incidence sur le résultat final de la baisse de la production, de l'utilisation de la capacité et du chiffre d'affaires. En termes absolus, le revenu de Boeing provenant de ses activités dans le secteur des LCA a baissé de près des deux tiers en 2003 et 2004, par rapport à 2002. De plus, selon les États-Unis, le redressement partiel du revenu tiré par Boeing des LCA en 2005 est dû presque entièrement à l'amélioration de la productivité, car les recettes n'ont augmenté que très légèrement par rapport à leur niveau de 2004.[6022]

7.2146 Les Communautés européennes s'appuient principalement sur leur argument selon lequel la branche de production des LCA des États-Unis, à savoir Boeing, jouit "d'une solide santé financière, d'une position dominante sur les marchés des LCA dans le monde et aux États-Unis, d'une meilleure santé financière par rapport à 2004 et 2001, et enregistrait une forte tendance à la hausse"[6023] pour réfuter les arguments des États-Unis concernant les effets des importations subventionnées sur la branche de production des LCA des États-Unis.[6024] Les Communautés européennes affirment que les États-Unis n'ont pas traité des facteurs de "non-imputation" dans leurs arguments en général comme dans ceux concernant le dommage important, et qu'ils imputent donc indûment aux LCA d'Airbus subventionnés les effets négatifs sur le marché résultant des événements du 11 septembre.[6025] Enfin, les Communautés européennes rappellent leur affirmation selon laquelle bon nombre des commandes passées auprès de Boeing par des compagnies aériennes des États-Unis l'ont été en l'absence de concurrence de la part d'Airbus et selon laquelle "peu d'éléments" permettent de constater que les effets des subventions peuvent causer des effets défavorables lorsqu'il n'y a pas de concurrence directe.[6026]

7.2147 Les Communautés européennes font valoir que Boeing a été très gravement affectée par les évènements du 11 septembre parce que ses commandes provenaient principalement de compagnies aériennes des États-Unis qui ont elles-mêmes été très durement frappées par l'effondrement de l'industrie du voyage, quatre grandes compagnies aériennes des États-Unis, Northwest, United, US Airways et Delta, ayant demandé à bénéficier d'une protection pour faire face à un risque de faillite dans la période qui a suivi.[6027] Des renseignements présentés par les Communautés européennes, que les États-Unis ne contestent pas, montrent que de 1998 à 2001, les compagnies aériennes des États-Unis ont représenté entre 47 et 32 pour cent des commandes annuelles de Boeing, mais, qu'en 2002, ce pourcentage est tombé à 16 pour cent.[6028] Les commandes des compagnies aériennes des

[6021] États-Unis, PCE, paragraphe 730, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 451.
[6022] États-Unis, PCE, paragraphe 747.
[6023] CE, PCE, paragraphe 2159.
[6024] CE, PCE, paragraphes 2247 et 2252 à 2255.
[6025] CE, PCE, paragraphe 2257.
[6026] CE, PCE, paragraphe 2258.
[6027] CE, PCE, paragraphe 1443.
[6028] CE, PCE, paragraphe 1444 (tableau).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

États-Unis sont passées de 106 en 2001 à 40 en 2002, soit une baisse de 62 pour cent.[6029] Les États-Unis contestent l'argument des Communautés européennes, en indiquant qu'Airbus aussi était présente sur le marché des États-Unis avant les années 2001 à 2003 et qu'elle était elle-même un fournisseur important des compagnies aériennes des États-Unis qui ont fait faillite pendant cette période, et en précisant que 82 des 122 livraisons d'Airbus aux États-Unis en 2001, ou 67 pour cent, étaient allées à Northwest Airlines, United Airlines et US Airways.[6030]

7.2148 Les États-Unis font valoir que le dommage résultant de la baisse de la demande totale de LCA à la suite du 11 septembre – facteur qui a affecté Airbus et Boeing – peut être clairement distingué du dommage résultant de la perte de part du marché des États-Unis subie par Boeing au profit d'Airbus. Les États-Unis affirment qu'alors qu'Airbus et Boeing ont toutes deux été affectées par la baisse de la demande globale de LCA sur le marché des États-Unis, pendant la récession, Airbus a accru sa part de marché et a depuis maintenu cette part de marché accrue, principalement grâce à des livraisons à de nouveaux clients tels que JetBlue, Frontier Airlines et Virgin America, qu'elle a conquis lors de campagnes en concurrence frontale avec Boeing depuis 1999.[6031]

7.2149 Il ne fait aucun doute qu'Airbus et Boeing ont toutes deux été gravement affectées par l'effondrement du marché des LCA à la suite des événements du 11 septembre. Toutefois, nous estimons comme les Communautés européennes que le marché des États-Unis a été très gravement affecté, et que Boeing a été très durement touchée sur le marché des États-Unis, ce qui a conduit à la baisse notable de sa part de marché entre 2001 et 2003. À cet égard, nous notons qu'Airbus a principalement conquis une part de marché dans la première partie de la période que nous examinons, car sa part de marché a augmenté de 14 points de pourcentage pendant cette même période, passant de 30 pour cent en 2001 à 44 pour cent en 2003.

7.2150 En ce qui concerne la fixation des prix, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, les Communautés européennes ne contestent pas les renseignements des États-Unis montrant des baisses des prix indexés au cours de la période de 2001 à 2006 pour les Boeing 737NG, 747 et 777. Elles ne contestent pas non plus qu'en 2005, et en 2006 pour le 737NG, les prix indexés des Boeing étaient substantiellement plus bas que l'IPP des constructeurs d'aéronefs. Toutefois, elles soutiennent que ces baisses n'ont pas été causées par les subventions accordées pour les LCA A320 et elles ne conviennent pas qu'en fait les prix de certains LCA n'ont pas augmenté parallèlement à l'inflation.[6032]

7.2151 Les États-Unis ne s'appuient pas explicitement sur les pertes de ventes pour étayer leur allégation de dommage important, bien qu'ils affirment que les ventes perdues au profit d'Airbus en 1999 et entre 2001 et 2005 démontrent l'existence d'une sous-cotation des prix. Ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, les Communautés européennes essaient de réfuter les arguments des États-Unis en incorporant par référence leur argument selon lequel il n'y a pas eu d'empêchement de hausses de prix causé par les subventions pour l'A320, argument que nous trouvons difficile à évaluer dans le contexte d'une évaluation du point de savoir si des importations subventionnées ont causé un dommage important. Néanmoins, pour les mêmes raisons que celles que nous avons exposées dans le contexte de notre analyse de la sous-cotation des prix au titre de l'article 6.3 c), nous ne considérons pas que les renseignements empiriques sur lesquels les États-Unis s'appuient soient suffisants pour étayer leur affirmation relative à l'existence d'une sous-cotation des prix, en particulier à la lumière des renseignements empiriques contradictoires présentés par les CE.[6033] Les renseignements indiquent aussi que, si le prix est clairement un facteur important dans les ventes de LCA, il n'est pas toujours déterminant, ce qui affaiblit la position des États-Unis en ce qui concerne la sous-cotation des prix, et

[6029] CE, PCE, paragraphe 1444 (tableau).
[6030] États-Unis, DCE, paragraphe 732.
[6031] États-Unis, DCE, paragraphe 732.
[6032] CE, réponse à la question n° 213 du Groupe spécial, paragraphe 507.
[6033] *Voir* les paragraphes 7.1833 à 7.1840 ci-dessus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

donc en ce qui concerne l'effet de dépression des prix et d'empêchement de hausses de prix causé par les importations subventionnées.

7.2152 S'agissant des autres causes alléguées de dommage, les États-Unis reconnaissent qu'une bonne part de la dégradation de la situation des activités de Boeing relatives aux LCA peut être imputée à la chute de la demande de LCA après 2000, en particulier aux États-Unis. Néanmoins, ils font valoir que tout dommage résultant de cette réduction de la demande peut être clairement distingué du dommage allégué causé par les importations subventionnées de LCA d'Airbus. Selon les États-Unis, les données concernant les livraisons de LCA et la part de marché montrent que si la part en volume du marché des États-Unis détenue par Boeing était restée constante à son niveau de 2001 entre 2002 et 2005, Boeing aurait livré 23 pour cent d'aéronefs de plus qu'elle ne l'a effectivement fait sur la période.[6034] De même, les États-Unis soutiennent que si la part en valeur du marché des États-Unis détenue par Boeing était restée constante à son niveau de 2001, ses ventes aux États-Unis auraient été supérieures de 54 pour cent en 2005. Ils soutiennent aussi qu'à cela doit être ajoutée l'incidence négative des ventes d'Airbus sur les prix des aéronefs que Boeing a effectivement livrés pendant cette période. Ainsi, les États-Unis font valoir que l'incidence directe des importations subventionnées d'Airbus sur le marché des États-Unis sur les résultats d'exploitation de Boeing est "importante" selon tout critère raisonnable.[6035]

7.2153 Les États-Unis font aussi valoir que l'amélioration de la situation financière de Boeing en 2006, sur laquelle les Communautés européennes s'appuient pour faire valoir qu'il n'existe pas de dommage important actuel, n'est pas pertinente, car la question pertinente pour une allégation d'effets défavorables au titre du Mémorandum d'accord et de l'Accord SMC est celle de savoir si les Communautés européennes manquaient à leur obligation au titre de l'article 5 a) lorsque le Groupe spécial a été établi, et donc que le Groupe spécial doit établir sa détermination à la date de 2005. Comme nous l'avons indiqué, nous ne sommes pas d'accord et estimons que la période de 2001 à 2006 est appropriée pour déterminer si les importations subventionnées de LCA d'Airbus causent un dommage important actuel à la branche de production des LCA des États-Unis. Les États-Unis font valoir que l'amélioration de la situation financière de Boeing doit être replacée dans le contexte de la demande exceptionnellement forte qu'a connue cette branche de production cyclique en 2005 et 2006. Selon les États-Unis, Boeing est restée compétitive malgré la perte d'une part du marché intérieur et la dépression des prix, en particulier pendant la récession, en réduisant les coûts et en améliorant la productivité. S'agissant de l'emploi, les États-Unis soutiennent qu'en dépit du redressement de la santé financière de Boeing, la plupart des emplois qui avaient été perdus pendant la récession n'avaient pas été récupérés par la branche de production.[6036] De fait, les États-Unis font valoir que ce qui s'est produit en 2006 montre que le fait d'être libéré d'une concurrence subventionnée améliore considérablement le sort de la branche de production des LCA des États-Unis. Ils indiquent qu'en 2006, Airbus ne pouvait commercialiser effectivement ni son A380 (à cause de problèmes de production) ni son A350 (qui nécessitait une reconception) et ils affirment que ce que l'année 2006 montre, c'est combien l'absence d'un nouvel aéronef d'Airbus subventionné et commercialisé de façon agressive améliore le sort de la branche de production des LCA des États-Unis – et, à l'inverse, combien ont été importants les effets défavorables de l'AL/FEM et des autres subventions accordées à Airbus.[6037]

7.2154 À cet égard, les États-Unis laissent entendre que, sans la présence des importations subventionnées d'Airbus sur le marché des États-Unis, et les prix de ces importations, pendant la période de 2001 à 2005, ainsi qu'en 2006, Boeing aurait été dans une situation bien meilleure pour ce qui est de ses résultats, et ils estiment donc que les importations subventionnées ont causé un

[6034] États-Unis, PCE, paragraphe 748.
[6035] États-Unis, PCE, paragraphe 748.
[6036] États-Unis, DCE, paragraphe 737.
[6037] États-Unis, DCE, paragraphe 738.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

dommage important à Boeing. Nous doutons sérieusement qu'une telle analyse soit appropriée dans le contexte de la présente affaire. Dans un marché de duopole, qui comprend un fournisseur d'importations subventionnées et un producteur national, on pourrait faire valoir que les importations subventionnées causeront toujours un dommage important, parce qu'en l'absence de telles importations, la branche de production nationale s'approprierait le marché tout entier.

7.2155 En réponse à une question du Groupe spécial soulevant cette idée, les États-Unis ont reconnu que dans un tel cas, "le critère juridique permettant de déterminer l'existence d'un dommage important est identique à ce qu'il serait dans tout autre cas". Ils ont ensuite affirmé que leur démonstration de l'existence d'un dommage important ne dépendait pas d'une constatation du Groupe spécial établissant que la branche de production des États-Unis aurait approvisionné le marché tout entier en l'absence des importations subventionnées.[6038] Les États-Unis ont plutôt fait valoir que des indicateurs pertinents tels que la production, les recettes, les marges d'exploitation et les niveaux d'emploi démontraient l'existence d'un dommage important. Ils ont également soutenu 1) que la majeure partie de la perte de part de marché de Boeing pouvait être attribuée à des ventes perdues au profit d'Airbus pendant et avant la période de 2001 à 2005, et 2) que les baisses de prix, dont la majeure partie pouvait être attribuée à la sous-cotation des prix d'Airbus, étaient, considérées ensemble, une cause non négligeable de ce dommage, de sorte qu'il n'était pas nécessaire que le Groupe spécial examine cette idée.[6039]

7.2156 Les Communautés européennes sont convenues qu'il n'était pas nécessaire que le Groupe spécial décide si l'idée formulée dans sa question était valable, mais pour des raisons différentes.[6040] Selon les Communautés européennes, l'idée n'est ni juridiquement correcte ni appropriée dans les circonstances factuelles du présent différend.[6041] Les Communautés européennes affirment que dans une analyse en deux étapes, il est possible qu'une branche de production nationale se trouve face à la concurrence d'importations subventionnées sans pour autant être dans une situation qui constitue un "dommage important". En outre, elles affirment que la possibilité que les recettes de Boeing soient supérieures en l'absence d'importations subventionnées ne prouve pas l'existence d'un lien de causalité.[6042]

7.2157 Ayant constaté que la branche de production des États-Unis n'est pas dans une situation qui peut être considérée comme un "dommage important", nous estimons qu'il n'est pas nécessaire que nous résolvions la question de la validité de l'idée que nous avons présentée aux parties. Nous notons, toutefois que, ainsi que l'indique notre conclusion, nous souscrivons à l'avis selon lequel il est possible qu'une branche de production nationale affronte la concurrence d'importations subventionnées et ne subisse pas de dommage important. À notre avis, c'est ce qui ressort des faits de la présente affaire – à la suite de l'effondrement du marché des LCA après les événements du 11 septembre, Boeing a réussi à affronter la concurrence des importations subventionnées et à améliorer ses résultats au point que nous ne pouvons pas conclure qu'elle subissait un dommage important à la fin de la période que nous avons examinée.

iii) Menace de dommage important

7.2158 L'article 15.7 de l'Accord SMC prescrit que la détermination concluant à une menace de dommage important se "fondera sur des faits, et non pas seulement sur des allégations, des conjectures ou de lointaines possibilités". Il dispose en outre que "le changement de circonstances qui

[6038] États-Unis, réponse à la question n° 284 du Groupe spécial, paragraphes 136 et 137.
[6039] États-Unis, réponse à la question n° 284 du Groupe spécial, paragraphe 137.
[6040] CE, observations sur États-Unis – réponse à la question n° 284 du Groupe spécial, paragraphe 312.
[6041] CE, réponse à la question n° 284 du Groupe spécial, paragraphe 214.
[6042] CE, réponse à la question n° 284 du Groupe spécial, paragraphes 216 et 217.

créerait une situation où la subvention causerait un dommage doit être nettement prévu et imminent" et il énonce la série ci-après de facteurs qui devraient être examinés pour établir la détermination:

> "i) nature de la ou des subventions en question et effets qu'elles auront probablement sur le commerce;
>
> ii) taux d'accroissement notable des importations subventionnées sur le marché intérieur, qui dénote la probabilité d'une augmentation substantielle des importations;
>
> iii) capacité suffisante et librement disponible de l'exportateur, ou augmentation imminente et substantielle de la capacité de l'exportateur, qui dénote la probabilité d'une augmentation substantielle des exportations subventionnées vers le marché du Membre importateur, compte tenu de l'existence d'autres marchés d'exportation pouvant absorber des exportations additionnelles;
>
> iv) importations entrant à des prix qui auront pour effet de déprimer les prix intérieurs dans une mesure notable ou d'empêcher dans une mesure notable des hausses de ces prix, et qui accroîtraient probablement la demande de nouvelles importations; et
>
> v) stocks du produit faisant l'objet de l'enquête".

7.2159 Comme nous l'avons indiqué, s'agissant de notre évaluation du dommage, y compris de la menace de dommage important, nous estimons que notre rôle dans le présent différend est très similaire à celui d'une autorité chargée de l'enquête dans une enquête concernant des mesures correctives commerciales. Des groupes spéciaux antérieurs ont étudié le sens de l'article 15.7 quand ils ont examiné les déterminations établies par les autorités chargées de l'enquête concernant la menace de dommage important dans le cadre de déterminations en matière de droits compensateurs. Nous considérons que ces rapports fournissent des indications pertinentes pour notre analyse dans le présent différend. En outre, étant donné que les dispositions de l'article 3.7 de l'Accord antidumping sont le pendant de celles de l'article 15.7 de l'Accord SMC, à l'exception de l'article 15.7 i), et pour les mêmes raisons que celles qui ont été données ci-dessus[6043], nous estimons également que les rapports concernant l'article 3.7 de l'Accord antidumping sont tout aussi instructifs.

7.2160 Le Groupe spécial chargé de l'affaire *Mexique – SHTF* a conclu que l'article 3.7 de l'Accord antidumping énonçait une série de facteurs qui devaient être examinés dans chaque cas pour évaluer la menace de dommage important, mais reconnaissait que des facteurs autres que ceux qui étaient énumérés à l'article 3.7 lui-même seraient nécessairement pertinents pour la détermination.[6044] Le Groupe spécial a ensuite formulé la conclusion suivante: "À notre avis, il ne peut pas être déterminé qu'un dommage important se produirait uniquement sur la base de l'examen des facteurs énoncés à l'article 3.7; il faut aussi examiner l'incidence probable d'autres importations faisant l'objet d'un dumping sur la branche de production nationale."[6045] Selon le Groupe spécial, les raisons en étaient les suivantes:

> "les facteurs visés à l'article 3.7 ne se rapportent pas à l'examen de l'incidence des importations faisant l'objet d'un dumping sur la branche de production nationale. Les

[6043] *Voir* le paragraphe 7.2057 ci-dessus.

[6044] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Enquête antidumping concernant le sirop de maïs à haute teneur en fructose (SHTF) en provenance des États-Unis* ("*Mexique – Sirop de maïs*"), WT/DS132/R, adopté le 24 février 2000, et Corr.1, paragraphe 7.124.

[6045] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Sirop de maïs*, paragraphe 7.125.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

> facteurs visés à l'article 3.7 concernent expressément les questions relatives à la probabilité d'un accroissement des importations (en fonction du taux d'accroissement des importations, de la capacité des exportateurs d'accroître les exportations et de l'existence d'autres marchés d'exportation), les effets des importations sur les prix futurs et la demande future probable d'importations, et les stocks. Ils ne sont pas, en soi, pertinents pour une décision concernant l'"incidence" probable de la poursuite des importations faisant l'objet d'un dumping sur la branche de production nationale. Toutefois, c'est précisément cette dernière question – la question de savoir si l'"incidence" de la poursuite des importations faisant l'objet d'un dumping sera probablement un dommage important pour la branche de production nationale – à laquelle il faut répondre dans l'analyse d'une menace de dommage important".[6046]

Le Groupe spécial a conclu que "l'analyse des facteurs énumérés à l'article 3.4 lors de l'examen de l'incidence des importations {était} requise dans un cas de menace de dommage afin de formuler une détermination compatible avec les prescriptions de l'article 3.1 et 3.7".[6047]

7.2161 Par conséquent, le Groupe spécial a conclu que l'article 3.4 de l'Accord antidumping, qui était contraignant et exigeait que les facteurs de dommage énumérés soient examinés dans tous les cas, s'appliquait aussi lors de l'examen de la menace de dommage important, ainsi que tous autres facteurs pertinents, afin que soit formulée une détermination compatible avec les prescriptions de l'article 3.1 et 3.7.[6048] Le Groupe spécial a émis l'avis suivant:

> "une autorité chargée de l'enquête ne peut pas parvenir à une conclusion motivée, fondée sur une évaluation impartiale et objective des faits, sans tenir compte des facteurs énoncés à l'article 3.4 concernant l'incidence des importations sur la branche de production nationale. Ces facteurs concernent tous l'évaluation de la situation générale et des activités de la branche de production nationale – ventes, bénéfices, production, part de marché, productivité, retour sur investissement, utilisation de la capacité, facteurs affectant les prix intérieurs, flux de liquidités, stocks, emploi, salaires, croissance, capacité de se procurer des capitaux. L'examen de ces facteurs est, à notre avis, nécessaire pour établir un contexte à la lumière duquel l'autorité chargée de l'enquête puisse juger si d'autres importations imminentes faisant l'objet d'un dumping affecteront la situation de la branche de production au point qu'un dommage important se produirait en l'absence de mesures de protection, comme l'exige l'article 3.7. … Une telle analyse serait nécessaire pour expliquer la situation actuelle et la situation future prévue de la branche de production nationale de manière suffisante pour étayer la conclusion selon laquelle "un dommage important se produirait", comme le prévoit l'article 3.7, à moins que des mesures de protection ne soient prises".[6049]

De même, dans la présente affaire, notre évaluation de la situation de la branche de production des LCA des États-Unis constitue un contexte pour notre examen des facteurs énoncés à l'article 15.7 et de l'effet probable de futures importations subventionnées sur cette branche de production.

7.2162 Dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux VI*, le Groupe spécial a dit que l'"examen" des facteurs énumérés à l'article 15.7 devait "aller au-delà d'une simple énumération des faits en question pour les situer dans leur contexte. Cependant, les autorités chargées de l'enquête n'{étaient} pas tenues aux termes des articles 3.7 et 15.7 d'établir une "constatation" ou

---

[6046] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Sirop de maïs*, paragraphe 7.126.
[6047] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Sirop de maïs*, paragraphe 7.127.
[6048] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Sirop de maïs*, paragraphes 7.127 et 7.128.
[6049] *Id*., paragraphes 7.132 et 7.133.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

"détermination" explicite au sujet des facteurs examinés".[6050] Le Groupe spécial a ensuite indiqué que, contrairement à l'examen des facteurs de dommage énumérés aux articles 15.4 de l'Accord SMC et 3.4 de l'Accord antidumping,

> "l'examen de chacun des facteurs énumérés aux articles 3.7 et 15.7 n'était pas obligatoire. En conséquence, le fait de ne pas examiner du tout, ou de ne pas examiner de manière adéquate, un facteur particulier ne démontrerait pas nécessairement l'existence d'une violation des dispositions. Le point de savoir s'il existait une violation dépendrait des faits de la cause, eu égard à la totalité des facteurs considérés et aux explications données".[6051]

En l'espèce, nous disposons de renseignements et d'arguments concernant tous les facteurs énumérés à l'article 15.7 et nous les examinons ci-dessous.

7.2163 S'agissant de la nature d'une menace de dommage par opposition à un dommage, et de la possibilité que les deux existent dans la même affaire, nous notons que dans le contexte des sauvegardes, le "dommage grave" s'entend d'"une dégradation générale notable de la situation d'une branche de production nationale", et que la "menace de dommage grave" s'entend de "l'imminence évidente d'un dommage grave".[6052] En examinant la question de savoir si une détermination distincte soit de l'existence d'un dommage grave soit de l'existence d'une menace de dommage grave, mais pas les deux, devait être établie par les autorités chargées de l'enquête dans une enquête en matière de sauvegardes, l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit:

> "ces deux définitions reflètent la façon dont, dans la réalité, un dommage se produit pour une branche de production nationale. Dans la chronologie des événements auxquels une branche de production nationale est confrontée, on peut raisonnablement supposer que, souvent, il y a une progression continue d'effets dommageables finissant par apparaître et par déboucher sur ce que l'on peut déterminer comme étant un "dommage grave". En général, un dommage grave ne se produit pas soudainement. Un dommage grave existant est souvent précédé dans le temps par un dommage qui menace d'une manière évidente et imminente de devenir un dommage grave".[6053]

Bien que l'Accord SMC ne prévoie pas de définition semblable distinguant le dommage important actuel et la menace de dommage important, le rapport entre les deux concepts est selon nous le même.

7.2164 Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence d'un "changement de circonstances" "nettement prévu et imminent" "qui créerait une situation où" les subventions alléguées causeraient un dommage important à Boeing. Selon les Communautés européennes, les États-Unis ont la "lourde charge" de démontrer l'existence de circonstances nouvelles ou d'un changement de circonstances qui transformeraient "l'amélioration de la situation financière et le renforcement de la position dominante" de Boeing en 2005 et 2006 en un dommage important.[6054] Cela soulève une question concernant l'examen du "changement de circonstances qui créerait une

---

[6050] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux VI*, paragraphe 7.67 (notes de bas de pages omises, citant en général le rapport du Groupe spécial *Thaïlande – Poutres en H* et les paragraphes 7.170 et 7.161).

[6051] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux VI*, paragraphe 7.68 (note de bas de page omise).

[6052] Accord sur les sauvegardes, article 4:1 a) et b).

[6053] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures de sauvegarde définitives à l'importation de tubes et tuyaux de qualité carbone soudés, de section circulaire, en provenance de Corée* ("*États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*"), WT/DS202/AB/R, adopté le 8 mars 2002, paragraphe 168.

[6054] CE, PCE, paragraphe 2238.

situation où la subvention causerait un dommage" dont il est fait mention au paragraphe introductif de l'article 15.7 et son importance dans notre analyse.

7.2165 L'avis du Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux VI* est particulièrement pertinent à ce sujet. Dans cette affaire, le Membre plaignant, le Canada, a fait valoir devant le Groupe spécial que l'article 15.7 de l'Accord SMC disposait que le "changement de circonstances" à partir de la période couverte par l'enquête et exempte de dommage qui créerait une situation où le dumping ou le subventionnement causerait un dommage devait être "nettement prévu et imminent", appelant cela le "fondement logique" d'une constatation positive de l'existence d'une menace de dommage important, et que ce changement de circonstances devait être clairement anticipé et sur le point de se produire. Le Canada a affirmé que l'autorité chargée de l'enquête dans cette affaire n'avait pas expliqué en quoi les éléments de preuve constituaient une base qui permettait de conclure que la situation changerait de telle façon que des importations qui n'avaient **pas** causé un dommage à la branche de production nationale pendant la période couverte par l'enquête **causeraient** un dommage important dans l'avenir imminent.

7.2166 Dans son rapport, le Groupe spécial a examiné le sens de l'élément "changement de circonstances" figurant à l'article 15.7 et a indiqué que ce n'était "pas un modèle de clarté".[6055] Il a observé que la disposition, telle qu'elle était libellée, semblait exiger qu'un certain ""changement de circonstances" soit nettement prévu et imminent, et que cela soit le changement de circonstances qui créerait une situation où le dommage se produirait".[6056] Le Groupe spécial a fait référence à la note de bas de page 10 relative à la disposition parallèle, l'article 3.7, de l'Accord antidumping, qui donne un exemple de ce qui pourrait constituer un changement de circonstances: "Par exemple, et non limitativement, il devrait y avoir des raisons convaincantes de croire qu'il y aura, dans l'avenir immédiat, une augmentation substantielle des importations du produit en question à des prix de dumping." Or, cet exemple est effectivement répété à l'article 15.7 ii), qui énonce la "probabilité d'une augmentation des importations" parmi les facteurs à examiner. Le Groupe spécial a indiqué que "tant le changement de circonstances que d'autres importations faisant l'objet d'un dumping ou subventionnées {devaient} être imminents et que la probabilité d'une augmentation des importations {était} à la fois un changement de circonstances pertinent et un facteur à examiner pour déterminer l'existence d'une menace".[6057] Il a formulé la conclusion suivante:

> "le "changement de circonstances" pertinent mentionné aux articles 3.7 et 15.7 est l'un des éléments qui doivent être examinés lorsqu'il s'agit d'établir une détermination de l'existence d'une menace de dommage important. Cependant, nous ne pouvons rien trouver qui permette de conclure qu'un tel changement de circonstances doit être indiqué en tant qu'événement unique ou spécifique. En fait, selon nous, le changement de circonstances qui donnerait lieu à une situation où le dommage se produirait englobe un événement unique, ou une série d'événements, ou des faits intervenus dans la situation de la branche de production, et/ou concernant les importations faisant l'objet d'un dumping ou subventionnées, qui amènent à conclure qu'il est possible de prédire que le dommage qui ne s'est pas encore produit se produirait de manière imminente".[6058]

7.2167 Globalement, au vu de ces rapports, nous croyons comprendre qu'une branche de production qui ne subit pas de dommage important et dont les résultats sont bons et s'améliorent est moins exposée à une détérioration de ses résultats qui pourrait être considérée comme un dommage important dans un avenir proche. À l'inverse, une branche de production dont les résultats sont

---

[6055] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux VI*, paragraphe 7.53.
[6056] *Id.*
[6057] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux VI*, paragraphe 7.54.
[6058] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux VI*, paragraphe 7.57.

généralement faibles ou à la baisse, sans pour autant qu'ils soient le fait d'un dommage important actuel, serait plus exposée à une telle détérioration et la probabilité qu'elle subisse un dommage important dans un avenir proche serait plus grande. Bien entendu, la question de savoir si un tel dommage important futur serait causé par des importations subventionnées doit également être examinée, et l'examen des facteurs énumérés à l'article 15.7 est pertinent pour cet aspect de l'analyse.

7.2168 D'après notre examen des renseignements concernant les facteurs pertinents énumérés à l'article 15.4, nous avons conclu que la branche de production des LCA des États-Unis ne subissait pas de dommage important actuellement. D'après ces mêmes renseignements, et compte tenu en particulier des tendances enregistrées au cours de la période la plus récente et des renseignements concernant les tendances futures pour les livraisons de LCA de Boeing présentés par les Communautés européennes, nous ne voyons rien qui indique qu'il est probable que la situation de la branche de production des États-Unis se détériorera dans un avenir proche au point qu'elle subira un dommage important. Les renseignements dont nous disposons montrent que les résultats de Boeing ont été meilleurs en 2006 qu'en 2005, et le grand nombre de commandes passées en 2005 et 2006 semble indiquer que les résultats de Boeing continueront d'être bons, voire s'amélioreront encore. Par conséquent, nous n'estimons pas que la branche de production des États-Unis soit exposée à un dommage causé par des importations subventionnées dans un avenir proche.

7.2169 Ayant établi le cadre et le contexte de notre analyse, nous procédons maintenant à l'examen des éléments de preuve relatifs aux facteurs énumérés à l'article 15.7, lesquels, comme nous l'avons mentionné, concernent principalement les volumes et les prix probables des importations futures.

Nature et effets des subventions

7.2170 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes et les pouvoirs publics liés à Airbus ont conçu les subventions en cause de façon à donner à Airbus un avantage structurel sur Boeing. Selon eux, l'AL/FEM et les autres subventions à l'examen transfèrent l'essentiel du coût et du risque liés au développement des LCA d'Airbus aux Communautés européennes et aux pouvoirs publics liés à Airbus, et les effets durables de ces subventions donnent à Airbus la flexibilité nécessaire, qu'elle n'aurait pas autrement, pour lancer de nouveaux aéronefs et fixer les prix de tous les modèles de façon à conquérir des parts de marché.[6059] Les États-Unis affirment que les subventions déjà accordées, et déjà engagées pour l'A350, ainsi que d'autres subventions anticipées, maintiennent les avantages structurels d'Airbus sur le marché des LCA des États-Unis et donnent à Airbus la flexibilité financière nécessaire pour remporter des commandes additionnelles en réduisant agressivement les prix, tout en absorbant les ventes déficitaires de l'A380 et en concevant l'A350.[6060]

7.2171 Plus haut dans le présent rapport, nous avons constaté que les États-Unis n'ont pas établi qu'à la date de l'établissement du présent Groupe spécial, les pouvoirs publics liés à Airbus s'étaient engagés à fournir à Airbus une AL/FEM pour l'A350 à des conditions de remboursement non garanti, différé, subordonné au succès et à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché. D'autre part, nous avons aussi conclu que les subventions dont nous avons constaté l'existence ont eu pour effet de permettre à Airbus de lancer de nouveaux modèles de LCA qu'elle n'aurait sinon pas pu lancer, ou du moins pas au moment où elle l'a fait. Par ailleurs, nous avons conclu que l'AL/FEM accordée pour chacun des modèles successifs de LCA d'Airbus avait des effets sur les modèles lancés par la suite, de même que sur ceux déjà lancés. Le dernier modèle lancé par Airbus, l'A380, venait d'être introduit sur le marché à la fin de la période que nous avons examinée, et tous les modèles antérieurs étaient encore construits et vendus.[6061] Par conséquent, nous estimons qu'à l'exception de l'AL/FEM subventionnée pour l'A350, au sujet de laquelle les États-Unis n'ont pas établi l'existence d'un

[6059] États-Unis, PCE, paragraphe 755.
[6060] États-Unis, PCE, paragraphe 756.
[6061] La production des premiers modèles de LCA d'Airbus, l'A300 et l'A310, a cessé en 2007.

engagement de fourniture, les importations de LCA d'Airbus dans un avenir proche continueront d'être subventionnées. Toutefois, rien n'indique qu'il y aura probablement une augmentation du subventionnement dans un avenir proche, car presque toutes les subventions relatives aux modèles de LCA d'Airbus actuellement commercialisés ont déjà été fournies.[6062] De même, rien dans la nature des subventions dont nous avons constaté l'existence n'indique qu'il y aura probablement une augmentation des importations subventionnées dans un avenir proche en raison des subventions elles-mêmes.

7.2172 Les Communautés européennes soutiennent que les mesures à l'examen n'auront probablement pas d'effets sur le commerce susceptibles de causer un dommage important à Boeing. À cet égard, elles renvoient à leur argument selon lequel Boeing ne subit pas de dommage important actuel.[6063] Là encore, le renvoi que les Communautés européennes font à d'autres parties de leur argument laisse le Groupe spécial quelque peu perplexe au sujet des aspects de leur argument à examiner. Il apparaîtrait que les Communautés européennes renvoient aux arguments concernant les baisses "potentielles" ou les effets négatifs sur Boeing qu'elles ont avancés dans le cadre de leur examen des facteurs énumérés à l'article 15.4. Nous ne voyons pas très bien en quoi cela concerne la nature et l'effet des subventions à l'examen, car ces parties des arguments des Communautés européennes concernent leur opinion selon laquelle l'amélioration des résultats de Boeing, telle qu'elle ressort des facteurs énumérés à l'article 15.4, se poursuivra probablement. Bien que cela puisse étayer l'opinion que Boeing ne subira pas de dommage important dans le futur, il est difficile de voir en quoi cela concerne la nature et l'effet des subventions.

Taux d'accroissement des importations subventionnées

7.2173 Les États-Unis font valoir que la part du marché des États-Unis détenue par Airbus s'est accrue notablement ces dernières années, et ils affirment que l'importance de ses commandes fermes en attente prévoyant la livraison de nouveaux LCA confirme que le volume des importations restera élevé dans un avenir prévisible.[6064] Nous avons conclu que les données relatives aux commandes sont pertinentes pour évaluer la menace de dommage, car il s'agit d'un bon facteur prédictif de livraisons futures, même s'il n'est pas parfait, et qu'il peut donc servir de base pour évaluer les tendances probables des importations futures.

7.2174 Les Communautés européennes disent que les importations sur le marché des LCA des États-Unis ont augmenté modérément en termes absolus lorsque le marché s'est amélioré de 2004 à 2005, mais ont baissé en 2006 et continuent de perdre des parts de marché au profit de la production nationale.[6065] Les Communautés européennes réaffirment que la part des commandes détenue par Airbus sur le marché des États-Unis a diminué substantiellement entre 2004 et 2006 et entre 2001 et 2006. Elles soutiennent qu'alors que les marchés des LCA des États-Unis se redressent suite à la récession enregistrée entre 2002 et 2004 et sont en expansion, Airbus obtient une part de plus en plus petite de ces marchés.[6066]

[6062] Bien entendu, il est possible que des subventions nouvelles ou additionnelles soient accordées. Toutefois, on peut présumer que ce sont les modèles existants de LCA d'Airbus qui en tireraient avantage. Si elles visaient un modèle nouvellement lancé, il n'y aurait probablement pas d'importations de ce nouveau LCA dans un avenir proche étant donné le temps nécessaire pour développer un nouveau modèle.

[6063] CE, PCE, paragraphe 2239.

[6064] États-Unis, PCE, paragraphe 757.

[6065] CE, PCE, paragraphe 2240. Les données sur les importations fondées sur les livraisons présentées par les États-Unis montrent que les importations de LCA d'Airbus étaient égales en 2004 à ce qu'elles étaient en 2003, ont augmenté en 2005 et ont diminué en 2006, tout en restant juste au-dessus de leur niveau de 2005. La part de marché a suivi la même tendance. *Voir* le paragraphe 7.2113 ci-dessus.

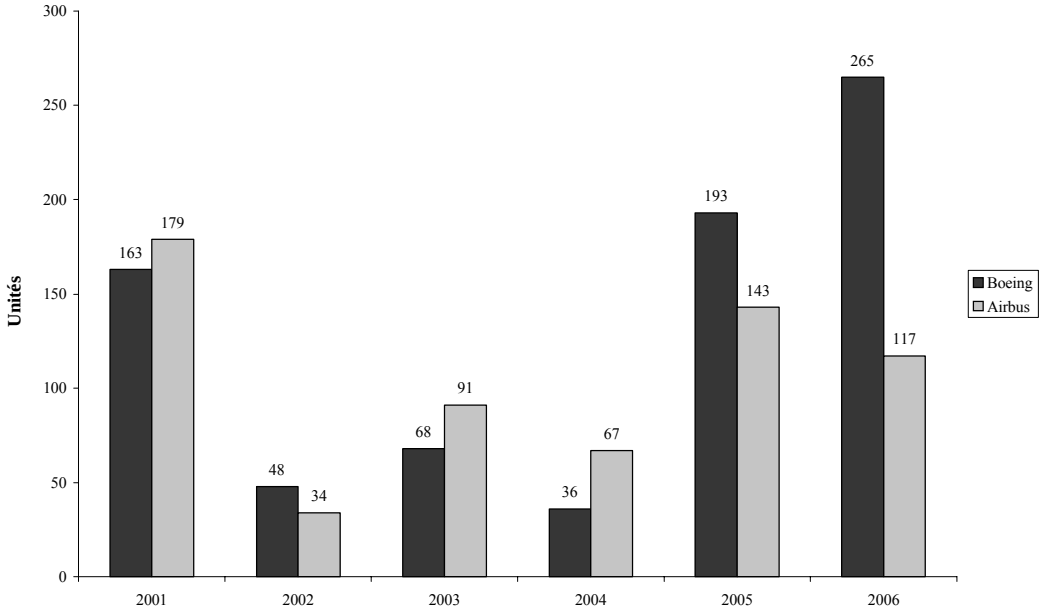
[6066] CE, PCE, paragraphe 2240.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.2175 Les États-Unis présentent des renseignements concernant les commandes de LCA, fondés sur des ventes qui, d'après les allégations, ont été perdues pendant la période de 2001 à 2006. Ces renseignements font état d'un total de 198 commandes fermes de LCA d'Airbus qui n'avaient pas été honorées en août 2006, et qui avaient été passées par JetBlue (89), U.S. Airways (49), America West (26), Virgin America (19) et Frontier (15).[6067] Les États-Unis font valoir que ces livraisons programmées font déjà l'objet de contrats et sont donc "nettement prévues et imminentes".[6068] En outre, ils notent que 20 A380 et 41 A350 ont été commandés par des clients des États-Unis[6069], et ils affirment que l'on peut compter sur d'autres commandes de ce genre dans un avenir proche à mesure que ces programmes avancent. De plus, les États-Unis font valoir qu'une fois qu'une compagnie aérienne a choisi un constructeur de LCA de préférence à l'autre, elle a tendance à passer des commandes complémentaires auprès de ce même constructeur afin d'accroître son efficacité et de réduire au minimum ses coûts d'exploitation, et donc que la part accrue du marché des États-Unis détenue par Airbus la place en meilleure position pour obtenir des ventes complémentaires et obtenir une plus grande part des commandes et des livraisons dans les années futures.

7.2176 Les Communautés européennes aussi ont présenté des renseignements sur les commandes de LCA de Boeing et d'Airbus aux États-Unis pendant la période de 2001 à 2006. Les données des Communautés européennes, suivant les principes selon lesquels elles ont structuré leurs arguments, sont présentées séparément pour chacune des quatre catégories de LCA. Nous avons compilé les renseignements communiqués par les Communautés européennes dans le graphique suivant:

Graphique 26: Commandes de LCA d'Airbus et de Boeing aux États-Unis, 2001 à 2006[6070]



[6067] États-Unis, PCE, paragraphe 758, faisant référence à la base de données CASE d'Airclaims, demande de données présentée le 14 août 2006.

[6068] Accord SMC, article 15.7.

[6069] États-Unis, PCE, paragraphe 758, faisant référence à la base de données CASE d'Airclaims, demande de données présentée le 14 août 2006, données ajustées pour tenir compte de l'annulation de la commande d'A380 par FedEx en novembre 2006.

[6070] Compilation des renseignements présentés sous forme de tableaux, CE, PCE, paragraphes 2169 à 2172. Nous notons que ces renseignements sont fondés sur une demande de données présentée à la base de données Airclaims CASE le 19 janvier 2007, laquelle figure dans la pièce EC-21.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7.2177 Nous notons que l'examen des renseignements relatifs aux commandes pour déterminer les tendances probables des importations futures présente certaines difficultés. La base de données Airclaims (à laquelle les deux parties recourent pour obtenir des renseignements relatifs aux commandes et aux livraisons de LCA) enregistre les commandes passées par les sociétés de location, lesquelles représentent une proportion importante des ventes de LCA, selon le lieu où est située la société de location, tandis que les livraisons sont enregistrées selon le lieu où est située la compagnie aérienne exploitante à laquelle l'aéronef est finalement livré.[6071] Ainsi, une commande passée par une société de location située aux États-Unis en vue d'une livraison à une compagnie aérienne située, par exemple, au Royaume-Uni, sera consignée comme une commande des États-Unis et une livraison au Royaume-Uni.[6072] Notre examen des renseignements utilisés pour établir ce graphique, qui figurent dans la pièce EC-21, conforte cette préoccupation en ce qui concerne l'évaluation des importations futures probables aux États-Unis. Ainsi, à titre d'exemple, la pièce EC-21 indique que, sur les 20 LCA A380 d'Airbus qui ont été consignés par les Communautés européennes comme des commandes des États-Unis pendant la période de 2001 à 2006, dix ont été commandés par une société de location, ILFC, en 2001.[6073] La première date de livraison programmée pour ces aéronefs est mai 2010, d'autres livraisons étant programmées jusqu'en 2015. Le "pays exploitant" mentionné pour deux des aéronefs commandés par ILFC est les Émirats arabes unis, ce qui semble indiquer que ces deux aéronefs au moins ne seront pas, en fait, importés aux États-Unis. L'"exploitant" mentionné pour les huit autres aéronefs commandés par ILFC est ILFC. Bien entendu, ILFC n'est pas une compagnie aérienne et elle n'exploite pas effectivement d'aéronefs. Par conséquent, ces renseignements n'indiquent pas le pays auquel ces huit aéronefs seront finalement livrés. Il existe des préoccupations semblables en ce qui concerne les renseignements relatifs aux commandes d'autres modèles de LCA, et donc en ce qui concerne l'ensemble des données.

7.2178 Dans l'ensemble, bien que les renseignements relatifs aux commandes démontrent effectivement qu'il continuera d'y avoir des importations de LCA d'Airbus subventionnés sur le marché des États-Unis, ces types de préoccupations font de ces renseignements une base peu fiable pour tirer des conclusions concernant une augmentation imminente des importations subventionnées. De plus, il est clair que même les commandes fermes ne conduisent pas nécessairement à des livraisons, car les commandes sont parfois annulées, par exemple par une compagnie aérienne qui fait faillite, et la livraison fait parfois l'objet de délais imprévus à cause de problèmes de production ou d'une renégociation des conditions avec les clients. En outre, les délais de livraison de ces commandes enregistrées sont souvent beaucoup plus longs que ce qui pourrait raisonnablement être considéré comme "imminent". Bien que la notion d'"imminent" dans le contexte de la branche de production des LCA, avec ses longs délais pour les commandes et ses calendriers de livraison prolongés, puisse avoir une portée plus longue que dans d'autres branches de production où l'intervalle est plus court entre la commande, la production et la livraison, nous n'estimons pas que des commandes en vue de livraisons de LCA qui n'auront pas lieu dans les deux ou trois ans qui suivent puissent raisonnablement être considérées comme "imminentes", même si ces aéronefs sont finalement livrés aux États-Unis. Enfin, le seul fait qu'une commande soit enregistrée comme une commande des États-Unis ne signifie pas que l'aéronef en question sera effectivement livré à un client situé aux États-Unis et, donc, on ne voit toujours pas bien si cette commande représente effectivement une importation future. Bien que l'incidence de ce dernier facteur soit incalculable, étant donné le nombre important de LCA achetés par des sociétés de location, nous estimons qu'elle est probablement notable. Par conséquent, nous n'estimons pas que ces renseignements démontrent la probabilité d'une augmentation substantielle des importations dans un avenir proche, même s'ils démontrent clairement qu'il continuera d'y avoir un nombre substantiel d'importations subventionnées de LCA d'Airbus.

[6071] *Voir* la pièce EC-21.
[6072] États-Unis, réponse à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 430.
[6073] Les dix autres ont été commandés par UPS, un transporteur de fret/marchandises, en 2005.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Capacité additionnelle

7.2179 Les États-Unis font valoir qu'Airbus augmente sa capacité de production de LCA en ajoutant deux chaînes de production de LCA entièrement nouvelles pour l'A380 et l'A350, aéronefs dont un nombre substantiel a déjà été commandé par des clients des États-Unis. Selon les États-Unis, Airbus a aussi annoncé qu'elle augmentait sa capacité de production de ses autres aéronefs et qu'elle envisageait même des augmentations additionnelles. Les États-Unis estiment que cela indique clairement qu'Airbus augmente substantiellement sa capacité de production de LCA et ils font valoir que l'on peut s'attendre à ce qu'au moins une partie de cette capacité puisse être utilisée pour approvisionner le marché des États-Unis en LCA subventionnés additionnels, même compte tenu par ailleurs de la croissance attendue des ventes de LCA d'Airbus sur d'autres marchés.[6074]

7.2180 Les Communautés européennes ne contestent pas les éléments de preuve des États-Unis concernant la capacité d'Airbus et font uniquement valoir qu'aucune capacité ajoutée à la capacité existante d'Airbus ne saurait menacer de causer un dommage important à Boeing, étant donné la position dominante qui se renforce encore de Boeing sur le marché des LCA.[6075] Les Communautés européennes notent que les livraisons de l'A380 commenceront en 2007, tandis que les livraisons de l'A350 ne commenceront pas avant 2013 ou 2014.[6076] Pour les Communautés européennes, l'augmentation des commandes enregistrées par Boeing en 2005 et 2006 "garantit presque" que Boeing occupera une position dominante en ce qui concerne les livraisons aux clients des États-Unis pour les trois années suivantes, même compte tenu de la probabilité d'augmentations futures des livraisons d'Airbus sur le marché des États-Unis en raison d'une augmentation de la capacité de production.[6077]

7.2181 Il nous semble clair qu'avec l'introduction de nouveaux modèles de LCA d'Airbus, construits en partie sur des chaînes de production nouvellement ajoutées, la capacité d'Airbus de livrer des LCA, y compris sur le marché des États-Unis, augmentera. Bien entendu, la question de savoir si cette augmentation se traduira par une augmentation des importations est une autre question. Les renseignements relatifs aux commandes n'indiquent pas que la capacité additionnelle de production de l'A380 qui a été ajoutée récemment aura un effet imminent notable sur les importations, et les éventuelles augmentations résultant d'une augmentation de la capacité de production pour l'A350 sembleraient encore plus éloignées dans le temps.[6078] Par conséquent, si une augmentation de la capacité semble effectivement indiquer une augmentation future de la production de LCA d'Airbus, nous ne pouvons pas conclure qu'elle étaye une constatation d'augmentation imminente des importations aux États-Unis.

Maintien de la dépression des prix et de l'empêchement de hausses de prix

7.2182 Les États-Unis affirment que les données disponibles indiquent qu'Airbus a systématiquement fixé les prix de ses aéronefs au-dessous du prix de ceux de Boeing, en particulier pour attirer les premiers clients d'un nouvel aéronef, pour tenter de conquérir des clients de Boeing ou pour essayer d'obtenir une commande d'une nouvelle compagnie aérienne. Selon les États-Unis, les ventes récentes d'Airbus, tant sur le marché des États-Unis qu'ailleurs, ont poussé les prix mondiaux des LCA vers de nouveaux planchers. Chaque nouvelle campagne se déroule dans le contexte des prix observés à ce

[6074] États-Unis, PCE, paragraphe 760.
[6075] CE, PCE, paragraphe 2241.
[6076] CE, PCE, paragraphes 2242 et 2243.
[6077] CE, PCE, paragraphe 2243.
[6078] Bien que nous ayons conclu que les États-Unis n'avaient pas démontré l'existence d'un engagement d'accorder une AL/FEM subventionnée pour l'A350, nous avons constaté que les effets secondaires des subventions AL/FEM accordées pour des modèles particuliers de LCA d'Airbus apportaient des avantages à d'autres modèles antérieurs et postérieurs et, en outre, que plusieurs des subventions dont nous avons constaté l'existence apportaient des avantages à l'ensemble des LCA d'Airbus.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

moment-là et les États-Unis font valoir qu'il est donc probable que les prix des LCA aux États-Unis continueront d'être déprimés ou de pâtir d'un empêchement de hausse dans un avenir prévisible.[6079]

7.2183 Les Communautés européennes estiment que les États-Unis n'ont pas établi que les importations empêchaient des hausses de prix ou déprimaient les prix, ni qu'elles accroîtraient probablement la demande de nouvelles importations. Elles font valoir que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence d'un empêchement de hausses de prix ou d'une dépression des prix sur le marché mondial et que, vu l'absence de tout lien entre les subventions et de quelconques effets sur les prix, rien ne justifie de conclure qu'il y aura des effets sur les prix dans le futur.[6080]

7.2184 Il semble clair qu'il y a eu des baisses de prix et des empêchements de hausses de prix sur le marché des États-Unis pendant la période que nous examinons. Toutefois, étant donné la complexité de la fixation des prix sur le marché des LCA, où chaque campagne de vente donne lieu à d'importantes négociations entre les clients et les constructeurs, nous trouvons difficile de tirer des conclusions au sujet des prix futurs probables, en particulier compte tenu des éléments de preuve indiquant que la situation sur le marché et les commandes en attente de Boeing s'améliorent. Par conséquent, nous concluons que les renseignements dont nous disposons ne démontrent pas que les importations subventionnées auront probablement pour effet de déprimer les prix ou d'empêcher des hausses de prix dans un avenir proche.

Stocks

7.2185 Les parties conviennent que les producteurs de LCA ont rarement des stocks, et ce facteur n'indique donc aucune probabilité que les importations de LCA d'Airbus subventionnés augmenteront dans un avenir proche.[6081]

iv) Conclusion

7.2186 Nous avons conclu, d'après notre évaluation de ses résultats d'exploitation pendant la période examinée, que Boeing ne subissait pas actuellement de dommage important. En outre, il apparaît probable que l'amélioration des résultats de Boeing enregistrée vers la fin de la période que nous avons examinée se poursuivra dans un avenir proche et entraînera le maintien de ces bons résultats, voire leur amélioration, en particulier compte tenu de la forte demande sur le marché et de l'accroissement des commandes obtenues par Boeing en 2005 et 2006. De plus, l'amélioration de l'efficacité et de la productivité de Boeing au cours de la période de 2001 à 2005 ainsi que l'externalisation accrue de diverses activités étayent également le point de vue selon lequel ses bons résultats de 2006 se maintiendront probablement dans un avenir proche. Les délais de production et de livraison des LCA sont longs et bien qu'il soit clair qu'Airbus dispose et continuera de disposer d'une capacité accrue de livrer des LCA subventionnés sur le marché des États-Unis, rien dans les renseignements dont nous disposons n'indique qu'il y aura probablement des augmentations notables de ces importations dans un avenir proche. En outre, bien que les niveaux des prix indexés aient baissé pendant la période de 2001 à 2005, et en 2006 pour le 737NG, et qu'il y ait eu des empêchements de hausses de prix sur le marché des États-Unis par rapport à l'IPP des constructeurs d'aéronefs des États-Unis, vu les nombreux facteurs qui déterminent la fixation des prix des LCA et l'augmentation de la demande sur le marché, ainsi que le nombre important de commandes obtenues par Boeing en 2005 et 2006, nous ne pouvons pas conclure que les importations subventionnées auront probablement pour effet de déprimer les prix ou d'empêcher des hausses de prix dans un avenir proche. Par conséquent, dans l'ensemble et eu égard à tous les éléments de preuve et arguments qui

[6079] États-Unis, PCE, paragraphe 762.
[6080] CE, PCE, paragraphe 2244.
[6081] *Voir* la note de bas de page 5912.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

nous ont été présentés, nous concluons que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence d'une menace de dommage important pour la branche de production des LCA des États-Unis.

VIII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

A. CONCLUSIONS

8.1 Compte tenu des constatations énoncées dans les sections précédentes de notre rapport, nous concluons que les États-Unis ***ont établi*** ce qui suit en ce qui concerne l'existence de subventions:

a) en ce qui concerne l'octroi d'une AL/FEM:

i) que chacune des mesures d'AL/FEM contestées constitue une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et

ii) que les mesures allemandes, espagnoles et britanniques d'AL/FEM pour l'A380 sont des subventions subordonnées en fait aux résultats à l'exportation prévus et sont donc 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.

b) en ce qui concerne la fourniture d'infrastructures et l'octroi de dons pour les infrastructures:

i) que la fourniture du site du Mühlenberger Loch constitue une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC,

ii) que la fourniture de la piste allongée de l'aéroport de Brême constitue une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC,

iii) que la fourniture du site de la ZAC AéroConstellation et des EIG associés constitue une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et

iv) que les dons contestés accordés par les autorités allemandes et espagnoles pour l'édification des installations de construction et d'assemblage à Nordenham (Allemagne) et à Séville, La Rinconada, Tolède, Puerto de Santa Maria et Puerto Real (Espagne), et par les pouvoirs publics d'Andalousie et de Castille-La Manche à Airbus à Puerto Real, Séville et Illescas (Tolède) sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

c) en ce qui concerne le transfert, par les pouvoirs publics allemands, de leur part du capital de Deutsche Airbus au groupe Daimler:

i) que l'acquisition en 1989 par la KfW d'une part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et

ii) que le transfert en 1992 par la KfW de sa part de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus à MBB est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

d) en ce qui concerne les prises de participation des pouvoirs publics français et du Crédit Lyonnais au capital d'Aérospatiale:

i) que les prises de participation en 1987, 1988, 1992 et 1994 au capital d'Aérospatiale sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et

ii) que le transfert en 1998 par les pouvoirs publics français de leur part de 45,76 pour cent du capital de Dassault Aviation à Aérospatiale est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

e) en ce qui concerne le financement pour la recherche et le développement technologique accordé par les Communautés européennes et certains de leurs États membres:

i) que les dons au titre des deuxième, troisième, quatrième, cinquième et sixième programmes-cadres communautaires, indiqués dans les annexes I.1, I.2, I.3, I.4 et I.5, sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC,

ii) que les dons des pouvoirs publics français d'un montant maximal de 391 millions d'euros accordés entre 1986 et 1993 et de **[***]** euros accordés entre 1994 et 2005 sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC,

iii) que les dons des pouvoirs publics fédéraux allemands au titre des programmes LuFo I, LuFo II et LuFo III, d'un montant de **[***]** euros, sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC,

iv) que les dons des pouvoirs publics infrafédéraux allemands d'un montant de **[***]** euros accordés par les autorités bavaroises au titre de l'OZB et du Bayerisches Luftfahrtforschungsprogramm, de 11 millions d'euros accordés par les autorités brêmoises au titre des programmes AMST, et de **[***]** euros accordés par les autorités hambourgeoises au titre du Luftfahrtforschungsprogramm, sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC,

v) que les prêts au titre des programmes PROFIT et PTA des pouvoirs publics espagnols, d'un montant de 62,2 millions d'euros et de **[***]** euros respectivement, sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et

vi) que les dons des pouvoirs publics britanniques au titre des programmes CARAD et ARP, d'un montant de **[***]** livres, sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

8.2 En outre, compte tenu des constatations énoncées dans les sections précédentes de notre rapport, nous concluons que les États-Unis ***ont établi*** ce qui suit en ce qui concerne les effets défavorables:

a) que les subventions ont pour effet de détourner les importations d'un produit similaire des États-Unis du marché européen au sens de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC, ce qui

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

constitue un préjudice grave pour les intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC,

b) que les subventions ont pour effet de détourner des marchés de l'Australie, du Brésil, de la Chine, de la Corée, du Mexique, de Singapour et du Taipei chinois les exportations d'un produit similaire des États-Unis au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC, ce qui constitue un préjudice grave pour les intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC,

c) que les subventions ont pour effet un détournement probable du marché de l'Inde des exportations d'un produit similaire des États-Unis au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC, ce qui constitue une menace de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC, et

d) que les subventions ont pour effet de faire perdre des ventes sur le même marché dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, ce qui constitue un préjudice grave pour les intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.

8.3 En revanche, compte tenu des constatations énoncées dans les sections précédentes de notre rapport, nous concluons que les États-Unis ***n'ont pas établi*** ce qui suit en ce qui concerne l'existence de subventions:

a) en ce qui concerne l'octroi d'une AL/FEM:

i) l'existence, en juillet 2005, d'une mesure sous forme d'un engagement en matière d'AL/FEM pour l'A350 constituant une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC,

ii) que les mesures d'AL/FEM françaises pour l'A380, françaises pour l'A340-500/600, espagnoles pour l'A340-500/600 et françaises pour l'A330-200 sont des subventions subordonnées en fait aux résultats à l'exportation prévus au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC,

iii) que les mesures d'AL/FEM françaises pour l'A380, allemandes pour l'A380, espagnoles pour l'A380, britanniques pour l'A380, françaises pour l'A340-500/600, espagnoles pour l'A340-500/600 et françaises pour l'A330-200 sont des subventions subordonnées en droit aux résultats à l'exportation prévus au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, et

iv) l'existence d'une mesure sous forme de programme d'AL/FEM non écrit constituant une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

b) en ce qui concerne les prêts de la BEI contestés:

i) que chacun des prêts contestés et la facilité de crédit de 2002 pour l'A380 constituent une subvention spécifique au sens de l'article 1er et 2 de l'Accord SMC.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

c) en ce qui concerne la fourniture d'infrastructures et l'octroi de dons pour les infrastructures:

i) que les améliorations routières réalisées par les autorités françaises constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC,

ii) que la somme de 19,5 millions de livres accordée à Airbus Royaume-Uni pour ses activités à Broughton (pays de Galles) est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et

iii) que le don accordé par les pouvoirs publics andalous à Airbus à Puerto Santa Maria est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

d) que la liquidation en 1998 par les pouvoirs publics allemands de la dette qu'avait Deustche Airbus à leur égard constitue une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

e) en ce qui concerne le financement pour la recherche et le développement technologique accordé par les Communautés européennes et certains de leurs États membres:

i) que l'engagement pris par les pouvoirs publics fédéraux allemands d'accorder à Airbus **[***]** euros au titre du programme LuFo III est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et

ii) que les dons contestés au titre du Technology Programme du Royaume-Uni sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

8.4 En outre, compte tenu des constatations énoncées dans les sections précédentes de notre rapport, nous concluons que les États-Unis ***n'ont pas établi*** ce qui suit en ce qui concerne les effets défavorables:

a) que les subventions se traduisent par une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix d'un produit similaire des États-Unis sur le même marché au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC,

b) que les subventions ont pour effet d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC,

c) que les subventions ont pour effet de déprimer les prix dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, et

d) qu'en recourant aux subventions, les Communautés européennes et certains de leurs États membres causent un dommage à une branche de production nationale des États-Unis au sens de l'article 5 a) de l'Accord SMC.

B. RECOMMANDATIONS

8.5 Conformément à 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 Communautés européennes, l'Allemagne, l'Espagne, la France et le Royaume-Uni ont agi d'une manière incompatible avec l'Accord SMC, ils ont annulé ou compromis des avantages résultant pour les États-Unis de cet accord.

8.6 L'article 4.7 de l'Accord SMC dispose qu'après avoir constaté qu'une mesure en cause est une subvention prohibée, un groupe spécial "**recommandera** que le Membre qui accorde la subvention la retire sans retard" (pas de caractères gras dans l'original). En outre, cet article dispose qu'un groupe spécial "**spécifiera** dans sa recommandation le délai dans lequel la mesure doit être retirée" (pas de caractères gras dans l'original). En conséquence, compte tenu de la nature des subventions prohibées dont nous avons constaté l'existence dans le présent différend, nous recommandons que le Membre qui accorde chaque subvention dont il a été constaté qu'elle était prohibée la retire sans retard et spécifions que cela devra être fait dans un délai de 90 jours.

8.7 L'article 7.8 de l'Accord SMC dispose que "{d}ans 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". En conséquence, compte tenu de nos conclusions relatives aux effets défavorables énoncées au paragraphe 8.2 ci-dessus, nous recommandons qu'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{ne} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retire{} la subvention".

8.8 Enfin, nous relevons que les règles spéciales et additionnelles applicables en vertu des Parties II et III de l'Accord SMC n'exigent pas d'un groupe spécial qu'il spécifie la façon dont le(s) Membre(s) accordant la subvention devrai(en)t mettre en œuvre les recommandations au titre des articles 4.7 et 7.8. Dans ce contexte, nous rappelons que la deuxième phrase de l'article 19:1 du Mémorandum d'accord dispose qu'un groupe spécial "pourra" suggérer des façons de mettre en œuvre une recommandation. En supposant que cette disposition s'applique aussi aux recommandations au titre des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC, nous relevons l'observation du Groupe spécial *États-Unis – Acier laminé à chaud* selon laquelle, conformément à l'article 21:3 du Mémorandum d'accord, il appartient en premier lieu au Membre concerné de choisir les moyens de mise en œuvre.[6082] En outre, l'Organe d'appel a indiqué clairement que la deuxième phrase de l'article 19:1 "n'oblige{ait} pas les groupes spéciaux à faire une … suggestion".[6083] En l'espèce, il est possible de formuler des hypothèses quant aux approches qui pourraient être suivies pour mettre en œuvre nos recommandations. Toutefois, en l'absence de toute prescription nous imposant de le faire, et étant donné que les États-Unis n'ont même pas demandé que nous le fassions, nous ne formulons aucune suggestion concernant les mesures qui pourraient être prises pour mettre en œuvre ces recommandations.

[6082] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Acier laminé à chaud*, paragraphe 8.11.

[6083] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures antidumping concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères*, paragraphe 189.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE A

Table des matières		Page
Annexe A	*Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*, Demande de consultations présentée par les États-Unis, WT/DS316/1-G/L/697-G/SCM/D62/1 (12 octobre 2004)	A-2

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE A

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET CERTAINS ÉTATS MEMBRES – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS, DEMANDE DE CONSULTATIONS PRÉSENTÉE PAR LES ÉTATS-UNIS, WT/DS316/1-G/L/697-G/SCM/D62/1

(12 octobre 2004)

La communication ci-après, datée du 6 octobre 2004, adressée par la délégation des États-Unis aux délégations des Communautés européennes, de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France et du Royaume-Uni, et à la Présidente de l'Organe de règlement des différends, est distribuée conformément à l'article 4:4 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends.

Les autorités de mon pays m'ont chargé de demander l'ouverture 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"), conformément aux articles 1er et 4 du *Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("Mémorandum d'accord"), à l'article XXIII:1 de l'*Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994* ("GATT de 1994"), et aux articles 4, 7, et 30 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC") (dans la mesure où l'article 30 incorpore l'article XXIII du GATT de 1994) au sujet des mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs.

Les États-Unis considèrent que les mesures des CE et des États membres prévoient des subventions qui sont incompatibles avec les obligations des CE et des États membres au titre de l'Accord SMC et du GATT de 1994, y compris:

- L'octroi par les États membres aux sociétés Airbus[1] d'un financement pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs (ci-après dénommé "aide au lancement" ("launch aid")).[2] Ce financement confère des avantages aux sociétés bénéficiaires y compris le financement de projets qui ne seraient pas, sinon,

[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 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", "avances remboursables", "Rueckzahlbare Zuwendungen", "Entwicklungsbeihilfen", "Zuschuesse zur Entwicklung von zivilien Flugzeugen", "anticipo reembolsable", et "prestamo reembolsable". Bien que les États-Unis se réfèrent ci-après au financement par l'expression "aide au lancement", leur demande de consultations vise tous les types de financement en ce sens, quels que soient le ou les termes spécifiques employés par l'entité qui accorde le financement.

réalisables d'un point de vue commercial. Les conditions non commerciales du financement comprennent l'absence d'intérêt ou des intérêts fixés à des taux inférieurs aux taux du marché, et une obligation de remboursement conditionnelle qui est liée au succès du modèle d'aéronef financé; si un modèle ne rencontre pas de succès, le montant correspondant au financement est en partie ou en totalité annulé.

- L'octroi par les CE et les États membres de dons et de biens et services fournis par l'État en vue de développer, d'élargir et de moderniser les sites de fabrication d'Airbus pour le développement et la production de l'Airbus A380. Les exemples spécifiques comprennent les investissements publics dans les installations de fabrication d'Airbus effectués par les autorités allemandes à Hamburg et à Nordenham, par les autorités françaises à Toulouse, par les autorités du Royaume-Uni à Broughton, et par les autorités espagnoles dans de nombreux endroits en Espagne (par exemple Puerto Real, Illescas, Puerto de Santa Maria, et La Rinconada).

- L'octroi par les CE et les États membres, par l'intermédiaire de la Banque européenne d'investissement ("BEI"), aux sociétés Airbus, y compris à la société mère d'Airbus, EADS, de prêts à la recherche-développement et d'autres prêts à des conditions préférentielles, y compris le financement de l'A320, de l'A321, de l'A330/340, et de l'A380.

- La prise en charge et l'annulation par les CE et les États membres des créances résultant de l'aide au lancement et d'autres financements pour le développement et la production d'aéronefs civils gros porteurs, y compris la dette accumulée par Deutsche Airbus et annulée par le gouvernement allemand, et la dette prise en charge par le gouvernement espagnol pour le compte de Construcciones Aeronauticas SA ("CASA").

- L'octroi de dons et la prise de participations au capital social par les CE et les États membres, y compris par le biais de banques appartenant à l'État et contrôlées par l'État. Les exemples comprennent la participation au capital de Deutsche Airbus par le gouvernement allemand par le biais de Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KFW") et la restitution, sans compensation, des actions acquises dans le cadre de cette transaction à la société mère de Deutsche Airbus, le groupe Daimler. Le gouvernement français a effectué entre 1987 et 1997 des prises de participation au capital pour neutraliser les pertes d'Aérospatiale et a accru la valeur actionnariale de la société au moyen de transferts d'actions à la société en 1998.

- L'octroi par les CE et les États membres de prêts à la recherche-développement et de dons en faveur du développement d'aéronefs civils gros porteurs. Ces prêts et dons confèrent directement des avantages aux sociétés Airbus.

- Toutes modifications, révisions, mesures d'application ou mesures connexes se rapportant aux mesures décrites ci-dessus.

- 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 subventions en question comprennent celles qui se rapportent aux modèles Airbus A300, A310, famille A320, A330/340, A330-200, A340-500/600, et tout dernièrement A380.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Les États-Unis sont préoccupés par le fait que l'aide au lancement accordée par les CE et les États membres à Airbus pour le développement d'aéronefs civils gros porteurs, y compris mais non exclusivement l'Airbus A340-500/600 et l'A380, et le prêt de la BEI accordé à EADS pour l'A380, paraissent être des subventions à l'exportation contraires à l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC.

Les États-Unis sont aussi préoccupés par le fait que les mesures paraissent causer des effets défavorables pour leurs intérêts comme il est indiqué:

- à l'article 5 a) de l'Accord SMC parce que les mesures sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC et qu'une évaluation de tous les facteurs économiques pertinents a montré qu'elles ont pour effet de causer ou de menacer de causer un dommage à la branche de production des États-Unis sur le marché des aéronefs civils gros porteurs des États-Unis;

- aux articles 5 c), et 6.3 a), 6.3 b), 6.3 c) et 6.4 de l'Accord SMC parce que les mesures sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC qui causent ou menacent de causer un préjudice grave aux intérêts des États-Unis à la suite 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 à la suite d'une sous-cotation notable des prix, d'un empêchement notable des hausses de prix, d'une dépression notable des prix ou de pertes de ventes notables sur le même marché.

Les États-Unis sont aussi préoccupés par le fait que les mesures paraissent être incompatibles avec l'article XVI:1 du GATT de 1994.

Les États-Unis sont aussi préoccupés par le fait que les mesures ont causé et continuent de causer l'annulation ou la réduction des avantages résultant directement ou indirectement pour eux du GATT de 1994 au sens de l'article XXIII:1.

Veuillez trouver ci-joint l'exposé des éléments de preuve disponibles, conformément aux articles 4 et 7 de l'Accord SMC.

Nous attendons votre réponse à la présente demande et espérons qu'une date mutuellement acceptable pourra être fixée pour les consultations.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Exposé des éléments de preuve disponibles

AECMA, Statistical Survey (1998), Statistical Survey (1999), Facts and Figures (1999), Facts and Figures (2000), Facts and Figures (2001), and Facts and Figures (2002).

European Commission, The European Aerospace Industry - Meeting the Global Challenge, Com(97) 466 final (September 24, 1997).

European Commission, STAR 21. Strategic Aerospace Review for the 21st Century. Creating a Coherent Market and Policy Framework for a Vital European Industry (July 2002).

European Commission, 1998 - 2002 Project Synopses: New Perspectives in Aeronautics, The Competitive and Sustainable Growth Programme (2002).

European Commission, Decision declaring a concentration compatible with the common market and the functioning of the EAA Agreement, Case No. N/M.877, Council Reg (ECC) No. 4064/89, C(97) 2598 final (July 30, 1997).

European Commission, Report of the Group of Personalities, Meeting Society's Needs and Winning Global Leadership. European Aeronautics: A Vision for 2002 (January 2001).

European Communities, Notifications pursuant to Article XVI:1 of the GATT 1994 and Article 25 of the Agreement on Subsidies and Countervailing Measures, G/SCM/N/3/EEC (March 12, 1996).

EC External Advisory Group for Aeronautics, Position Paper on Aeronautics for Europe: Recommendations to the European Commission (April 2000).

European Commission, Press Release, "Visite du Commissaire au Commerce, Pascal Lamy, à Airbus Industrie, Toulouse, 15 Juin 2001" (June 14, 2001).

US General Accounting Office, Letter Report, European Aeronautics: Strong Government Presence in Industry Structure and Research and Development Support, GAO/NSIAD-94-71 (March 23, 1994).

US General Accounting Office, International Trade: Long-Term Viability of US-European Union Aircraft Agreement Uncertain, GAO/GGD-95-45 (December 1994).

US International Trade Commission, Global Competitiveness of US Advanced Technology Manufacturing Industries: Large Civil Aircraft, Inv. No. 332-332, Hearing Transcript (April 15, 1993) and Report (August 1993).

US International Trade Commission, The Changing Structure of the Global LCA Aircraft Industry and Market: Implications for the Competitiveness of the US Industry, Inv. No. 332-384 (November 1998).

Staff of US House of Representatives Committee on Energy and Commerce, Subcommittee on Oversight and Investigations, Major Issues in United States-European Community Trade, 100th Cong., 1st Session (Comm. Print 1987).

Gellman Research Associates, An Economic and Financial Review of Airbus Industrie, (September 4, 1990).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Hans J. Weber and Aaron J. Gellman, Analysis of Indirect Support to European Large Civil Aircraft Industry (January 24, 2000).

Airclaims, Client Aviation System Inquiry (CASE) database.

European Aeronautics Defence and Space Company (EADS), Annual Reports and Investor Presentations.

BAE SYSTEMS, Annual Reports.

DaimlerChrysler, DaimlerBenz, DASA and MBB, Annual Reports; DaimlerChrysler, Form 20-F for the fiscal year ended December 31, 1998, Consolidated Statement of Income, Note F-43;

Daimler-Benz, Consolidated Interim Report, January 1-June 30, 1992.

Aérospatiale, Annual Reports.

CASA, Annual Reports.

The Boeing Company, Annual Reports and other company information.

Airbus, Global Market Forecasts.

Barclay Capital, Analyst Reports.

Crédit Suisse First Boston, Analyst Reports.

Goldman Sachs, Analyst Reports.

JP Morgan, Analyst Reports.

Lehman Brothers, Analyst Reports.

Merrill Lynch, Analyst Reports.

Morgan Stanley, Analyst Reports.

Schroders Salomon Smith Barney, Analyst Reports.

The Wall Street Journal, "In the Secret World of Airplane Deals, One Battle Up Close" (March 10, 2003).

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1992, Serie A, Núm. 34, (January 13, 1997).

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1997, Serie A, Núm. 139, Tribunal de Cuentas (April 30, 2001).

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1998, Serie A, Núm. 176, Tribunal de Cuentas (July 17, 2001).

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Contestaciones del Gobierno, Serie D, Núm. 251, (October 18, 2001).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Contestaciones del Gobierno, Serie D, Núm. 547 (June 5, 2003).

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Contestaciones del Gobierno, Serie D, Núm. 547 (June 5, 2003).

Boletín Oficial del Estado núm. 170 (July 17, 2002) (Order CTE/1828/2002 of July 8, 2002) (Orden...por la que se establecen las bases reguladoras para el período 2002-2008 y la convocatoria del ano 2002, relativas a la concesión, de ayudas a la participación, empresarial en los programas de desarrollo de la motorización, de la familia de aviones Airbus A 380).

Boletín Oficial del Estado núm. 200 (August 21, 2003), Order ECO/2357/2003 of July 25, 2003 (16574).

Boletín Oficial de la Junta de Andalucia, núm. 126 (October 29, 2002) (21.001) (Resolution of July 30, 2002 of the Governing Counsel of Andalucia approving a grant of €35.7 million to EADS-CASA to assist the A400M project and Resolution of July 30, 2002 of the Governing Counsel of Andalucia approving a grant of €9.7 for the Tablada facility).

Boletín Oficial de la Junta de Andalucia, núm. 134 (November 16, 2002) (Resolution of October 21, 2002 of the General Directorate of Industry, Energy and Mines of the Government of Andalusia).

Boletín Oficial de la Junta de Andalucia, núm. 193 (October 7, 2003) (Agreement of July 29, 2003 by the Governing Council of the Regional Government of Andalusia).

Cortes Generales, Diario de Sesiones de Senado, Comision de Presupuestos, Núm. 523 (November 23, 1999).

Cortes Generales, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, Ciencia y Tecnología, Núm. 106 (Año 2000).

Ministry of Science and Technology, State Secretariat of Industry, Cuadernos Centro para el Desarollo Tecnológico Industrial (CDTI) (July 1993) and Balance del Segundo Año del Ministerio de Ciencia y Technología (June 2002).

Ministry of Science and Technology, Press Release, "El Ministerio Aportará al Desarollo [de A380] 376 Millones de Euros Hasta 2013" (October 2, 2003).

Ministry of Science and Technology, Evolución del Sistema Valenciano de I+D+I durante 2001 (undated).

Ministry of Economics, Press Release, "Aprobados Incentivos Regionales para cinco proyectos por 105 milliones €" (March 6, 2003).

European Commission, Decision Concerning Aid Granted by Spain to the Aerospace Company Construcciones Aeronauticas, SA, 1997 OJ L 331, 97/807/EC (April 30, 1997).

European Commission, State Aid Notification for Plan Tecnológico Aeronáutico II, State Aid No. N135/1999, SG(99) D/3208 (May 5, 1999) and amending notification, State Aid No. N 432/2000, SG(2000)D/106018 (August 7, 2000).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

EFEDATA, "Consejo Ministros MINER Firma Convenio CASA Desarrollo Airbus por 11.348 Millones" (December 23, 1998).

Expansión, "CASA recibirá una fuerte ayuda a sus proyectos in Andalucía" (January 18, 2001).

Expansión, "CASA y CEPSA reciben Ayudas para sus suevas fábricas en Andalucía" (May 16, 2001).

Diario de Sevilla, "Mil millones del Gobierno para I+D en aeronáutica" (May 10, 2002).

Diario de Sevilla, "La Junta acumula más de 100 millones en ayudas al sector" (July 30, 2003).

ABC Sevilla, "La Junta aportará hasta el 50% de la inversión prevista por EADS-CASA" (July 24, 2002).

ABC, "El Estado Aportará 406,5 Millones Hasta 2013 para el Desarrollo del Airbus A380" (October 2, 2003).

Agreement between the Governments of the French Republic, the Federal Republic of Germany, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Kingdom of Spain and the Kingdom of Belgium concerning the Program Airbus A330/A340 (July 26, 1995), available at http://www.mae.es/documento/0/000/000/005/AIRBUS1.pdf.

UK Parliament Select Committee on Trade and Industry, Supplementary Memorandum submitted by the Society of British Aerospace Companies Ltd., Minutes of Evidence (March 2001).

UK Parliament, Memorandum submitted by the Department on Trade and Industry, Appendix 1 to the Minutes of Evidence, session 2000-01, Annex 2.

House of Lords, Written answers, Answer by Baroness Miller of Hendon, Hansard, column WA86 (February 25, 1997).

House of Commons, Debates, Speech by Mr. Keith Mans, Hansard, column 759 (December 13, 1993).

House of Commons, Written answers, Answer by Mr. Battle for the President of the Board of Trade, Hansard, column 468 (June 11, 1997).

House of Commons, Debates, Questions by Mr. Jones and Answers by Mrs. Roche for the President of the Board of Trade, Hansard, column 435 et seq. (November 20, 1997).

House of Commons, Debates, Speech by Mr. Jones, Hansard, column 215 (March 9, 1999).

House of Commons, Debates, Speech by Mr. Jones, Hansard, column 885 (March 21, 2000).

House of Commons, Written answers, Answer by Mr. Alan Johnson, Hansard, column 622W (April 7, 2000).

House of Commons, Written answers, Answer by Alan Johnson, Hansard, column 461W (May 13, 2002).

House of Commons, Debates, Answer by the Prime Minister to a question by Dr. Doug Naysmith, Hansard, column 1158 (July 9, 2003).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

House of Commons, Minutes of evidence taken before the Welsh Affairs Committee, Testimony of Mr. Fleet (February 11, 2004).

The National Assembly for Wales, Official record (February 7, 2002).

Department of Trade and Industry, 2001, 2002 and 2003 Budgets.

Department of Trade and Industry, Description of launch aid,

http://www.dti.gov.uk/aerospace/launch-investment.htm (undated).

Department of Trade and Industry, Press release, "Margaret Becket announces £123 million public/private partnership with British Aerospace for new Airbus A340-500/600" (February 2, 1998).

Department of Trade and Industry, Press release, "Byers Announces £530 million Government Investment in Airbus" (March 13, 2000).

Department of Trade and Industry, Speech by Secretary of State For Trade and Industry Stephen Byers to the Birmingham Chamber of Commerce (August 2, 2000).

Department of Trade and Industry, Press release, "Johnson commits £20 million DTI support for UK civil aircraft research" (March 27, 2001).

Department of Trade and Industry, Press release, "Johnson wings in for UK Aerospace industry" (July 25, 2002).

Department of Trade and Industry, Press release (Lord Sainsbury of Turville) at the occasion of the A380 Opening Ceremony at Filton (September 19, 2002).

Prime Minister's Strategy Unit, Lending support: Modernising the Government's Use of Loans, A Performance and Innovation Unit Report, p. 125 (March 2002), available at http://www.number10.gov.uk/su/loans/report/appendix03-03.htm.

European Commission, Press Release, Commission Authorizes R&D Aid to Rolls-Royce Large Engine Programmes in the United Kingdom, IP/98/283 (March 25, 1998).

European Commission, State Aid notification for CARAD, State Aid No. NN 15/2000, SG(2000) D/108009 (October 30, 2000).

Engineering and Physical Sciences Research Council, Press release, "Launch of pioneering industrial and academic partnership" (March 6, 2003).

Materials and Structures National Advisory Committee, Civil Aerospace -- Wing Materials and Structure Review (undated).

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 (November 2000).

The British Midlands, Press Release, "£59M center at Loughborough University set to raise region's engineering game" (2003).

Systems Engineering Innovation Centre, Press Release, "New Jobs and Opportunities as UK Opens World's First Centre of Excellence for Systems Engineering" (June 16, 2004).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Kim Kainavo, UK Launch Aid Experience, The Warwick Business School Research Bureau, No. 260 (June 1997).

Oxford Economic Consulting, The Economic Contribution of BAE SYSTEMS to the UK and Implications for Defence Procurement Strategy (January 2004).

AFX News, BAe Reportedly Barred by UK Government from Selling, Cutting Airbus Stake (October 17, 1999).

The Economist, "Airbus and Boeing: The Jumbo War (June 15, 1991).

The Economist, "Airbus bets the company" (March 18, 2000).

Mail on Sunday, "Plane-makers in monsterjet dogfight" (March 19, 2000).

The Guardian, "Airbus Jobs Depend on Aid, Says BAE (September 17, 1999).

The Guardian, "Airbus pays up to head off US row" (November 12, 2002).

The Guardian, "Boeing Accuses Airbus of Dumping" (March 26, 2004).

The New York Times, "Airbus' latest Flies Into the Storm" (March 4, 1993).

Federal Budgets (1980-2003). Ministry for Economics, title group 09, items 892 91-634, 862 41, and 870 91-634; Ministry for Economics, title 0902, title group 09, item 182 04; Ministry for Science and Research (1978-1994) item "promotion of aeronautical research and technology"; Ministry of Economics and Ministry of Science (1995-1998), items 685 02 (31), 893 02 (31) and 683 94-634.

Monopolkommission, Zusammenschlussvorhaben der Daimler Benz AG mit der Messerschmitt-Boelkow-Blohm GmbH, Sondergutachten 18 (1989), based on a report from the Bundesrechnungshof, Bericht über die Neustrukturierung der Deutschen Luftfahrt (January 26, 1989).

Ministry of Finance and Ministry for Research and Technology, Foerderkatalog.

Bundestag, Drs. 11/4375.

Bundestag, Drs. 12/1080 (August 23, 1991).

Bundestag, Drs. 12/6156 (November 12, 1993).

Bundestag, Drs. 13/2238 (September 1, 1995).

Bundestag, Drs. 13/4244 (March 28, 1996).

Bundestag, Drs. 13/6910 (February 7, 1997).

Bundestag, Drs. 13/8409 (August 22, 1997).

Bundestag, Drs. 14/10002 (October 16, 2002).

Bremische Buergerschaft, Drs. 12/194 (May 16, 1988).

Bremische Buergerschaft, Plenarprotokoll (May 18, 1988).

Bremische Buergerschaft, Plenarprotokoll (December 15, 1998).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 16/1714 (November 20, 1998).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 16/4734 (September 5, 2000).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 16/5991 (May 8, 2001).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 17/1733 (November 22, 2002).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 17/2159 (February 7, 2003).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 17/2267 (19 February 2003).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 17/3641 (November 11, 2003).

Niedersaechsischer Landtag, Drs. 14/275 (October 15, 1998).

Niedersaechsischer Landtag, Drs. 14/3447 (June 5, 2002).

Niederschrift über die Sitzung des Straßen-und Verkehrsausschusses der Stadt Varel (March 13, 2002), available at www.varel.de.

Bloomberg News, "DASA Can't Play A3XX Role Without State Cash, Handelsblatt Says (March 6, 2000).

Die Welt, "EADS Also Wants to Surpass Boeing in the Defense Sector" (April 27, 2004).

Frankfurter Allgemeine Zeitung, "Dasa bietet Mitfinanzierung des Eurofighters an" (June 16, 1997).

Frankfurter Allgemeine Zeitung, "DASA zahlt 1,4 Milliarden DM an den Bund" (January 13, 1998).

Frankfurter Allgemeine Zeitung, "Airbus sieht seine Darlehen in Einklang mit internationalen Regeln" (December 21, 2000).

Handelsblatt, Press Release of the German Economics Ministry, "Daimler-Benz-MBB / Erklaerung des Bundesministeriums fuer Wirtschaft zur Neustrukturierung der Luftfahrtindustrie" (November 3, 1988).

Handelsblatt, "Deutsche Airbus/Die Gesellschaft had derzeit keine Bilanz- und Liquiditätsprobleme. Der gefallene Dollarkurs …" (October 20, 1988).

Handelsblatt, "Deutsche Airbus GmbH / Erster Jahresabschluss mit Bilanzverlust von 1,3 mrd. DM. Strukturelle und gesellschaftsrechtliche Veraenderungen beherrschten Entwicklung" (July 26, 1990).

Handelsblatt, "Deutsche Airbus GmbH / Noch ungeklaert ist die Integration der drei sueddeutschen Werke von MBB und Dornier. Beihilfenkuerzung hatte Kapitalaufstockung zur Folge" (February 25, 1991).

Handelsblatt, "Airbus / Rueckzahlung von Entwicklungskosten / Entlastung fuer Waigel" (January 12, 1998).

Hamburger Abendblatt, "Airbus! Hark Bohm, Verleger Bauer, Senator Uldall streiten beim Abendblatt. A380: Bringt er wirklich Arbeitsplätze? ..." (March 8, 2003).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Senator fuer Wirtschaft und Haefen der Freien Hansestadt Bremen, Wirschaftsstandort Bremen 2000-2001.

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Weekly Report, "Entwicklung des Staatsedefizits im Jahre 1997 - Ein (notwendiger) Blick zurueck" (1998).

DARA GmbH, 1996 Annual Report: Aviation Research Program 1995-1998.

Bundesministerium fuer Wirtschaft und Technologie, Berichts des Koordinators für die Deutsche Luft- und Raumfahrt zur Lage und den Perspektiven der deutschen Luft- und Raumfahrt, February 6, 2002.

Deutsches Zentrum fuer Luft- und Raumfahrt, Jahresberichte (Annual Reports) 1997/98, 1998/99, 1999/2000, 2000/01, 2001/02 and 2002/03.

Bundesministerium fuer Wirtschaft und Technologie, Press Release, Mosdorf legt Koordinatorbericht Luft- und Raumfahrt vor, February 20, 2002.

Bundesministerium fuer Wirtschaft und Technologie, Innovationsmotor Luftfahrt, Die Luftfahrtforschungsprogramme der Bundesregierung - Bilanz und Ausblick, July 2003.

Deutsches Zentrum fuer Luft- und Raumfahrt, Press Release, Zusammenarbeit mit Airbus bei Entwurf und Bau neuer Flugzeuge, May 19, 2004.

Hans W. Pohl, Research & Technology Coordination Airbus Deutschland, Nationale und Europäische Förder Programme (May 2004).

Sénat, No. 367 (session ordinaire de 1996-1997), Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, rapport d'information, "Mission de contrôle effectuée sur le soutien public à la construction aéronautique civile".

Sénat, No. 414 (session ordinaire 1998-1999), Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, rapport d'information sur la restructuration de l'industrie aéronautique européenne.

Sénat, No. 89 (session ordinaire de 1999-2000), Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, Rapport général sur le projet de loi de finances pour 2000, tome III, annexe n° 25.

Sénat, No. 91 (session ordinaire de 1999-2000), Avis sur le projet de loi de finances pour 2000, Commission des affaires économiques et du plan, tome XIX.

Sénat, No. 94 (session ordinaire de 2000-2001) Avis sur le projet de loi de finances pour 2001, Commission des affaires économiques et du plan, tome XIX.

Sénat, No. 87 (session ordinaire de 2001-2001), Rapport général sur le projet de loi de finances pour 2002, Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, tome III.

Sénat, No. 299 (session ordinaire de 2000-2001), Rapport sur le projet de loi … relatif à la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse, Commission des affaires économiques et du plan.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Sénat, No. 68 (session ordinaire de 2002-2003), Rapport général sur le projet de loi de finances, Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, tome III.

Sénat, No. 73 (session ordinaire de 2003-2004), Rapport général sur le projet de loi de finances pour 2004, Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, tome III.

Assemblée nationale, No. 1866 (onzième législature), Avis sur le projet de loi de finances pour 2000, Commission de la production et des échanges, tome XIIII.

Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Document accompagnant l'Arrêté déclarant l'utilité publique en application de l'article L11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (non daté).

Cour des comptes, Rapport sur L'éxécution des lois de finances en vue du règlement du budget de l'exercice 2001, titre 2, chapitre 2.

Ministère des transports, communiqué de presse, "Accord pour le financement de l'Airbus A380" (15 mars 2002).

Région d'Aquitaine, Budget supplémentaire (17 juin 2002).

Région d'Aquitaine, Communiqué de presse, "Développement durable et retombées économiques de l'A380" (2 avril 2003).

Grand Toulouse, exposé sur AéroConstellation, disponible à l'adresse www.grandtoulouse.org.

Port de Bordeaux, Installations nautiques pour l'acheminement des éléments de l'A380 (non daté).

Port de Bordeaux, Principaux investissements prévus en 2003.

Port de Bordeaux, Flash Infos 90.

European Commission, State Aid Notification for Reimbursable Advances to Aérospatiale for the Airbus A340-500/600 Programme, State Aid No. N369/98, SG(99)D/586 (January 26, 1999).

Aviation Week & Space Technology, "Credit Lyonnais to Buy 20% Stake in Aérospatiale from French Government" (August 3, 1992).

Aviation Week & Space Technology, "France Advances Consolidation Efforts" (March 17, 1997).

Aviation Week & Space Technology, "Aerospatiale, Matra Poised for Merger. The decision to privatize the state-owned defense firm presages a new round of consolidation in Europe" (July 27, 1998).

Business Week, "Birth of a Giant: The inside story of how Europe's toughest bosses turned Airbus into a global star: EADS" (July 10, 2000).

Dow Jones Newswires, "Airbus Tests Logistics of Shipping Jumbo A380 Parts" (November 3, 2003).

Les Échos, "L'État va apporter 1,213 milliard d'euros d'avances remboursables à Airbus France pour la construction du futur gros-porteur, dont le premier vol est prévu fin 2004" (18 mars 2002).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Les Échos, "Le Président de la République a inauguré hier le chantier de construction du site d'assemblage de l'A380 …" (17 juillet 2002).

Les Échos, "Le gros-porteur d'airbus pourrait créer 10 000 emplois en Midi-Pyrénées en 2008" (21 octobre 2002).

Les Échos, "La ville maintient sa politique de dette zéro depuis 1999, mais sa communauté d'agglomération s'est fortement endettée pour aménager la zone Aéroconstellation à Blagnac …" (3 avril 2003).

Le Moniteur Expert, "Aquitaine/Midi-Pyrénées 170 millions d'euros pour l'itinéraire à grand gabarit de l'Airbus A380" (19 octobre 2001).

The Wall Street Journal, "Airbus Receives $850 Million Order from AIG's International Lease Finance" (September 8, 1994).

European Investment Bank, Loans activity, Breakdown by sector - Industry.

European Investment Bank, Projects & Loans, Loans activity.

European Investment Bank, Results for the Years 2001 and 2002.

European Investment Bank, Annual Press Conference 2003, Background Note no. 1 (February 2003).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE B

Table des matières		Page
Annexe B	*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, WT/DS316/2 (3 juin 2005)	B-2

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE B

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, WT/DS316/2

(3 juin 2005)

La communication ci-après, datée du 31 mai 2005 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 Mémorandum d'accord sur le règlement des différends.

Le 6 octobre 2004, les États-Unis ont demandé l'ouverture de consultations avec les gouvernements de l'Allemagne, de la France, du Royaume-Uni et de l'Espagne (les "États membres"), et avec les Communautés européennes ("CE"), conformément aux articles 1er et 4 du *Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("Mémorandum d'accord"), à l'article XXIII:1 de l'*Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994* ("GATT de 1994"), et aux articles 4, 7 et 30 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC") (dans la mesure où l'article 30 incorpore l'article XXIII du GATT de 1994) au sujet des mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs. Les États-Unis ont tenu des consultations avec les Communautés européennes et les États membres le 4 novembre 2004. Ces consultations ont apporté quelques éclaircissements utiles, mais n'ont malheureusement pas permis de régler le différend.

En conséquence, les États-Unis demandent à l'Organe de règlement des différends d'établir un groupe spécial conformément à l'article 6 du Mémorandum d'accord, à l'article XXIII:2 du GATT de 1994, et aux articles 4, 7 et 30 de l'Accord SMC (dans la mesure où l'article 30 incorpore par référence l'article XXIII du GATT de 1994).

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 Airbus[1] d'un financement pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs (ci-après dénommé "aide au lancement"

[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 Defence and Space Company ("EADS"), et BAE Systems.

("launch aid")).[2] Ce 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 comprennent[3]:

a) le financement accordé à British Aerospace pour l'A320 et l'A330/A340;

b) le financement accordé à Aérospatiale pour 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;

e) le financement accordé à Aérospatiale Super Transporteurs; et

f) le financement accordé à EADS pour l'A380.

3) L'octroi par les CE et les États membres de contributions financières pour développer, élargir et moderniser les installations et autres infrastructures des sociétés Airbus. Les exemples spécifiques comprennent les investissements publics effectués par les autorités allemandes à Hambourg, Nordenham, Brême et Varel, par les autorités françaises dans la région de Toulouse, par les autorités du Royaume-Uni à Broughton, et par les autorités espagnoles dans

[2] Les CE et les États membres emploient différents termes pour désigner le type de financement en cause, tels que "launch aid", "launch investment", "avances remboursables", "Rückzahlbare Zuwendungen", "Entwicklungsbeihilfen", "Zuschüsse zur Entwicklung von zivilien Flugzeugen", "anticipo reembolsable", et "prestamo reembolsable". Bien que les États-Unis se réfèrent ci-après au financement par l'expression "aide au lancement", leur demande de consultations vise tous les types de financement en ce sens, quels que soient le ou les termes spécifiques employés par l'entité qui accorde 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.

de nombreux endroits en Espagne (par exemple Puerto Real, Illescas, Puerto de Santa Maria, et La Rinconada).

4) La prise en charge et l'annulation par les CE et les États membres des créances résultant de l'aide au lancement et d'autres financements pour le développement et la production d'aéronefs civils gros porteurs, y compris la dette accumulée par Deutsche Airbus qui a été annulée par le gouvernement allemand en 1997 et 1998 et la dette prise en charge par le gouvernement espagnol pour le compte de CASA, qui n'a pas été remboursée.

5) L'octroi de dons et la prise de participations au capital social par les CE et les États membres, y compris par l'intermédiaire de banques appartenant à l'État et contrôlées par l'État. Les exemples comprennent la participation au capital de Deutsche Airbus par le gouvernement allemand par l'intermédiaire de Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KFW"), en 1989, et la restitution, sans compensation, des actions acquises dans le cadre de cette transaction à la société mère de Deutsche Airbus, le groupe Daimler, en 1992; la participation au capital d'Aérospatiale par le gouvernement français en 1987 et 1988; la participation au capital d'Aérospatiale par le Crédit Lyonnais appartenant à l'État français, en 1992; la participation au capital d'Aérospatiale par le gouvernement français en 1994 et le don 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 ("R&D") liées à l'aéronautique, menées par Airbus, soit isolément, soit avec d'autres, ou de toute autre manière à l'avantage d'Airbus, y compris:

   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 Airbus a 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 Airbus a 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, y compris le financement au titre des programmes fédéraux de recherche aéronautique Luftfahrtforschungsprogramm 1 (1995-1998), Luftfahrtforschungsprogramm 2 (1998-2002) et Luftfahrtforschungs-programm 3 (2003-2007);

      ii) les projets régionaux du Centre Brême de technologie des matériaux et des systèmes Airbus (AMST) (2000-2002) et du Centre Brême II de technologie des matériaux et des systèmes Airbus (AMST) (2002-2006);

      iii) le programme régional de Bavière "Hightechoffensive Bayern" (1999-2003); et

      iv) le programme régional de Hambourg Luftfahrtforschungsprogramm (2001-2005).

RCC supprimés, comme indiqué **[*******]**

c) Le financement par le gouvernement du Royaume-Uni depuis 1992 de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé, y compris un financement au titre du Civil Aircraft Research and Development Program (CARAD) et du Technology & Strategy Program.

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 Airbus a participé, y compris des prêts et autres aides financières accordés au titre du Plan Tecnológico Aeronáutico I et du Plan Tecnológico Aeronáutico II.

e) Le financement par le gouvernement français, y compris les autorités régionales et locales, depuis 1986, de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé.

f) L'octroi par des établissements de recherche contrôlés et financés par l'État de biens ou services liés à la R&D dans le secteur de l'aéronautique civile à Airbus et/ou d'un financement pour des projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé, y compris par le Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt ("DLR") de l'Allemagne, par la UK Defence Evaluation and Research Agency ("DERA") du Royaume-Uni et son successeur, Qinetiq, et par l'Office national d'études et de recherches aérospatiales ("ONERA"), le Centre national de la recherche scientifique ("CNRS") et le Centre national de la recherche technologique ("CNRT") de la France.

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 à Airbus pour le développement d'aéronefs civils gros porteurs, y compris mais non exclusivement l'Airbus A340-500/600 et l'A380, et le prêt de la BEI accordé à EADS pour l'A380, paraissent être des subventions à l'exportation incompatibles avec l'article 3.1 a) 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 d'établissement d'un groupe spécial paraissent causer des effets défavorables pour leurs intérêts au sens:

- De l'article 5 a) de l'Accord SMC parce que les mesures sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC qui causent ou menacent de causer un dommage à la branche de production des États-Unis.

- Des articles 5 a), 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 1er 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.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Les États-Unis sont en outre préoccupés par le fait que les mesures paraissent être incompatibles avec l'article XVI:1 du GATT de 1994.

Les États-Unis demandent l'établissement d'un groupe spécial doté du mandat type, conformément aux articles 4.4 et 7.4 de l'Accord SMC et à l'article 7 du Mémorandum d'accord.

Les États-Unis souhaitent que la présente demande d'établissement d'un groupe spécial soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine réunion de l'Organe de règlement des différends.

Les États-Unis demandent en outre que l'ORD, une fois qu'il aura établi un groupe spécial sur la question, engage les procédures prévues à l'Annexe V de l'Accord SMC conformément au paragraphe 2 de ladite annexe et désigne un représentant chargé de faciliter le processus de collecte de renseignements prévu au paragraphe 4 de la même annexe.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE C

RAPPORT DU REPRÉSENTANT DÉSIGNÉ, Y COMPRIS LES PIÈCES JOINTES N° 1 ET 2 (PROCÉDURES DE TRAVAIL POUR LA COLLECTE DE RENSEIGNEMENTS CONFORMÉMENT À L'ANNEXE V DE L'ACCORD SUR LES SUBVENTIONS ET LES MESURES COMPENSATOIRES; ET PROCÉDURES POUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX CONFIDENTIELS ET DES RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX EXTRÊMEMENT SENSIBLES)

Table des matières		Page
Annexe C-1	Procédures prévues à l'Annexe V de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires – Rapport du facilitateur au Groupe spécial	C-2
Pièce jointe n° 1	Procédures de travail pour la collecte de renseignements conformément à l'Annexe V de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires	C-10
Pièce jointe n° 2	Procédures pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles dans la procédure prévue à l'Annexe V de l'Accord SMC	C-13

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE C

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET CERTAINS ÉTATS MEMBRES – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS (WT/DS316)

PROCÉDURES PRÉVUES À L'ANNEXE V DE L'ACCORD SUR LES SUBVENTIONS ET LES MESURES COMPENSATOIRES

Rapport du facilitateur au Groupe spécial

(24 février 2006)

A. CONTEXTE

1. Le 20 juillet 2005, l'Organe de règlement des différends ("ORD") a établi un groupe spécial à la demande des États-Unis pour examiner l'affaire susmentionnée. Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les États-Unis ont invoqué, entre autres, le paragraphe 4 de l'article 7 de l'*Accord SMC* et ont demandé que l'ORD, après avoir établi un groupe spécial pour examiner la question, engage les procédures prévues à l'Annexe V de l'*Accord SMC* conformément au paragraphe 2 de ladite annexe.[1]

2. Le 23 septembre 2005, l'ORD a engagé les procédures pour la collecte de renseignements concernant le préjudice grave prévues à l'Annexe V de l'*Accord SMC*, conformément au paragraphe 2 de ladite annexe, et a désigné M. Mateo Diego-Fernández comme représentant chargé de faciliter le processus de collecte de renseignements, conformément au paragraphe 4 de cette annexe.[2]

B. PROCÉDURES DE TRAVAIL

3. L'Annexe V ne décrit pas tous les aspects des procédures à suivre pour la collecte de renseignements concernant le préjudice grave. Le 30 septembre 2005, M. Diego-Fernández (le "facilitateur") a adopté des procédures de travail aux fins de la procédure prévue à l'Annexe V[3] (les "procédures de travail") après avoir consulté les États-Unis et les Communautés européennes.

4. Les procédures de travail prévoyaient une série de questions et réponses puis une série de questions et réponses complémentaires. Dans chaque série, les États-Unis et les Communautés européennes présenteraient des propositions de questions, formuleraient des observations sur les propositions de questions de l'autre, puis déposeraient la version finale des propositions de questions. Après avoir examiné les questions présentées par les parties, le facilitateur communiquerait les questions qu'il jugerait nécessaires pour "assurer la collecte en temps utile des renseignements nécessaires pour que l'examen multilatéral ultérieur du différend puisse avoir lieu rapidement" comme il est indiqué au paragraphe 4 de l'Annexe V. Des questions pourraient être adressées aux pays tiers Membres dans le cadre de la série de questions initiale. Chaque partie et chaque pays tiers Membre

[1] Document WT/DS316/2. Voir aussi les comptes rendus des réunions de l'ORD tenues le 13 juin 2005 (WT/DSB/M/191, paragraphe 4) et le 20 juillet 2005 (WT/DSB/M/194, paragraphe 49).

[2] Voir le compte rendu de la réunion de l'ORD tenue le 23 septembre 2005 (WT/DSB/M/197, paragraphes 6 et 9).

[3] Les procédures de travail, telles qu'elles ont été modifiées, figurent dans la pièce jointe n° 1 du présent rapport.

répondrait à chaque question, ou indiquerait la raison pour laquelle il n'y répondait pas, pour une date donnée.

5. Les pays tiers Membres ont été identifiés par les parties dans leurs propositions de questions.[4]

6. Les procédures de travail ont été communiquées aux parties immédiatement après leur adoption et aux pays tiers Membres en même temps que les questions.

7. Les procédures de travail ont été modifiées à plusieurs reprises après consultation des parties, conformément au paragraphe 16. Le 4 novembre 2005, à la demande des parties, le facilitateur a modifié la date de présentation des réponses aux questions initiales indiquée au paragraphe 6 en la repoussant d'une semaine. Le 15 novembre 2005, à la demande des parties, il a modifié la méthode de présentation des réponses prévue au paragraphe 12 afin d'autoriser une présentation exclusivement sous forme électronique. Le 24 novembre 2005, il a modifié la date de présentation des propositions de questions complémentaires figurant au paragraphe 7 en la repoussant d'une semaine et en accordant un délai supplémentaire pour les questions complémentaires qui faisaient suite à certaines réponses présentées après la date limite. En même temps, il a aussi éliminé les procédures de présentation des observations sur les questions complémentaires et des versions finales prévues aux paragraphe 7 et 8, afin d'éviter des retards indus dans le processus. Les modifications des procédures de travail ont été notifiées aux parties et aux pays tiers Membres immédiatement après leur adoption.

C. RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX CONFIDENTIELS ET RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX EXTRÊMEMENT SENSIBLES

8. Le processus prévu à l'Annexe V – conformément à la note de bas de page 67 de ladite annexe – tiendra compte de la nécessité de protéger les renseignements qui sont par nature confidentiels ou qui seront fournis à titre confidentiel par tout Membre participant à ce processus. À cet égard, et eu égard aux particularités de la branche de production des aéronefs civils gros porteurs ("LCA"), la nécessité d'établir des règles pour renforcer la protection de certains renseignements a été reconnue. En conséquence, le paragraphe 17 des procédures de travail a prévu la possibilité de procédures pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels. Le 10 octobre 2005, les Communautés européennes ont demandé au facilitateur d'adopter des procédures additionnelles pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles, et elles ont présenté un projet de procédures. À l'invitation du facilitateur, les États-Unis ont présenté le 13 octobre 2005 des observations sur ce projet.

9. Le facilitateur a répondu en suggérant les moyens les plus efficaces de solliciter les renseignements nécessaires et d'encourager les parties à coopérer, conformément au paragraphe 4 de l'Annexe V de l'*Accord SMC*. Tout au long de l'élaboration des procédures, les parties ont souligné que celles-ci devaient être adaptées à la nature particulière du marché des LCA. Étant donné que ce marché ne comptait que deux producteurs et un nombre limité de gros acheteurs, elles ont affirmé que certaines données (par exemple les prix et les coûts) des producteurs de LCA dans ces différends étaient extraordinairement et singulièrement sensibles. C'est pour cette raison qu'à leur demande, le

[4] Les Communautés européennes, dans leur projet de questions (et dans le document WT/DS317/2), ont identifié les 49 Membres suivants comme pays tiers Membres: Afrique du Sud; Argentine; Australie; Bahreïn; Brésil; Brunéi; Cameroun; Canada; Chili; Chine; Colombie; Égypte; El Salvador; Émirats arabes unis; Fidji; Hong Kong, Chine; Inde; Indonésie; Islande; Israël; Japon; Jordanie; Kenya; Koweït; Madagascar; Malaisie; Maroc; Mauritanie; Mexique; Mongolie; Namibie; Norvège; Nouvelle-Zélande; Oman; Pakistan; Panama; Pérou; Philippines; République de Corée; Roumanie; Sénégal; Singapour; Suisse; Territoire douanier distinct de Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu; Thaïlande; Trinité-et-Tobago; Tunisie; Turquie et Venezuela. Le facilitateur a adressé les questions à chacun de ces 49 Membres.

facilitateur a entrepris des procédures visant à protéger ces renseignements qui allaient nettement au-delà de la protection que des groupes spéciaux antérieurs de l'OMC avaient accordée à certains types de renseignements. Le 19 octobre 2005, le facilitateur a rencontré les États-Unis et les Communautés européennes et, le 21 octobre 2005, il leur a posé à l'un et à l'autre une série de questions. Le 25 octobre 2005, les États-Unis et les Communautés européennes ont répondu aux questions du facilitateur et, le 28 octobre 2005, ont présenté chacun des observations sur les réponses de l'autre. Le 1er novembre 2005, le facilitateur a transmis un projet de procédures aux parties, sur lequel celles-ci ont formulé des observations le 3 novembre 2005.

10. Le 4 novembre 2005, le facilitateur a adopté les procédures pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles aux fins de la procédure prévue à l'Annexe V[5] (les "procédures relatives aux RCC/RCES") conformément au paragraphe 17 des procédures de travail. Les procédures ont été transmises aux parties et aux pays tiers Membres.

11. Pour résumer, les procédures relatives aux RCC/RCES accordent une protection accrue aux renseignements désignés par une partie ou un pays tiers Membre comme étant des "renseignements commerciaux confidentiels ("RCC") ou des "renseignements commerciaux extrêmement sensibles ("RCES"). S'agissant des RCC, seules les "personnes habilitées", désignées comme telles dans les procédures, peuvent avoir accès à ces renseignements, dans des conditions particulières, et elles ne doivent les utiliser qu'aux fins du processus prévu à l'Annexe V. Aucune personne habilitée ne divulguera de RCC, ou ne permettra qu'ils soient divulgués, à quiconque hormis une autre personne habilitée. Les procédures limitent aussi la copie, la transmission et la conservation des RCC. S'agissant des RCES, les procédures précisent, en outre, que les RCES seront communiqués à l'OMC sous forme électronique, au moyen de CD verrouillés ou de deux ordinateurs portables scellés et seront conservés à l'emplacement RCES spécialement prévu au Secrétariat de l'OMC. Aucune personne habilitée ne divulguera de RCES à quiconque hormis une autre personne habilitée RCES, et elle le fera alors uniquement aux fins du différend spécifique concernant lequel ils sont utilisés. Sauf disposition contraire, les RCES ne seront pas conservés, transmis ni copiés que ce soit sous une forme écrite ou électronique. Les personnes habilitées RCES d'une partie pourront prendre connaissance des RCES sur l'ordinateur portable scellé présenté par l'autre partie ou, dans le cas des RCES communiqués sous forme de CD verrouillés sur un ordinateur autonome, uniquement dans une salle désignée à l'un des emplacements RCES, sous certaines conditions. Tous les RCES seront conservés dans un coffre-fort à l'emplacement RCES pertinent.

D. QUESTIONS DE PROCÉDURE

1. Personnes habilitées

12. Le 11 novembre 2005, conformément au paragraphe 23 des procédures relatives aux RCC/RCES, les États-Unis et les Communautés européennes ont chacun communiqué au facilitateur la liste des représentants et conseillers extérieurs qui avaient besoin d'avoir accès aux RCC et RCES communiqués par l'autre partie. Le même jour, la personne désignée par le Directeur général de l'OMC a communiqué au facilitateur une liste des employés du Secrétariat qui avaient besoin d'avoir accès aux RCC et aux RCES dans le présent différend. Le 18 novembre 2005, les États-Unis ont

[5] Les procédures pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles aux fins de la procédure prévue à l'Annexe V figurent dans la pièce jointe n° 2 du présent rapport.

révisé leur liste en réduisant le nombre des représentants et conseillers extérieurs qui avaient besoin d'avoir accès aux RCES.[6]

13. Le 18 novembre 2005, conformément au paragraphe 26 des procédures relatives aux RCC/RCES, le facilitateur a désigné comme personnes habilitées les personnes figurant sur la liste communiquée le 11 novembre 2005 par les États-Unis et confirmée le 18 novembre 2005; les personnes figurant sur la liste communiquée le 11 novembre 2005 par les Communautés européennes; et les personnes figurant sur la liste pertinente communiquée le 11 novembre 2005 par la personne désignée par le Directeur général de l'OMC. Il a indiqué que les personnes habilitées RCES étaient les personnes habilitées qui étaient spécifiquement désignées comme telles sur la liste communiquée par les États-Unis le 18 novembre 2005 (16 représentants et 12 conseillers extérieurs), sur la liste communiquée par les Communautés européennes le 11 novembre 2005 (14 représentants et huit conseillers extérieurs) ou sur la liste communiquée le 11 novembre 2005 par la personne désignée par le Directeur général de l'OMC, ainsi que lui-même.

14. Le 5 janvier 2006, les Communautés européennes ont notifié la désignation comme personnes habilitées RCES de deux des personnes déjà habilitées et l'inscription de trois nouvelles personnes sur leur liste de personnes habilitées. Le 9 janvier 2006, les États-Unis ont indiqué expressément qu'ils ne s'opposaient pas à la désignation des deux personnes déjà habilitées. Le 27 janvier 2006, étant donné qu'aucune objection n'avait été formulée, une personne supplémentaire, dont le nom avait été notifié par le Secrétariat le 25 janvier, a été inscrite sur sa liste des personnes habilitées.

2. Désignation des renseignements

15. Le 10 janvier 2006, les États-Unis se sont opposés formellement à la désignation par les Communautés européennes de certains renseignements figurant dans 17 documents comme étant des renseignements commerciaux extrêmement sensibles. Le 16 janvier 2006, les Communautés européennes ont formulé des observations sur les objections, à l'invitation du facilitateur. Les 3 et 13 février 2006, ce dernier leur a posé des questions concernant certains documents, sans préjudice du statut des autres documents. Les 8 et 14 février 2006, les Communautés européennes ont répondu aux questions du facilitateur.

16. Le 15 février 2006, le facilitateur a fait savoir aux parties que, tout en rejetant bon nombre des objections formulées par les États-Unis, il acceptait leur objection selon laquelle quatre documents ou parties de documents désignées par les Communautés européennes comme RCES ne pouvaient pas être désignés comme tels, et que les Communautés européennes devraient communiquer par écrit d'ici le 20 février 2006 toute action menée eu égard à ses vues et aux procédures relatives aux RCC/RCES. À la date indiquée, les Communautés européennes ont demandé au facilitateur de reconsidérer certaines de ses vues, et les États-Unis ont adressé une communication à ce sujet le 21 février 2006. Les 21 et 22 février, le facilitateur a pris note des communications des parties, a confirmé ses vues du 15 février et a rappelé sa demande du 15 février visant à ce que les Communautés européennes confirment par écrit toute action menée eu égard aux dites vues. Il a aussi demandé aux Communautés européennes de lui faire savoir si elles avaient décidé de modifier la désignation des renseignements visés ou de les retirer, afin qu'il puisse agir en conséquence. Le 22 février 2006, les Communautés européennes ont indiqué, entre autres choses, qu'en raison de la sensibilité des documents visés "... ceux qui en [étaient] à l'origine [avaient] indiqué qu'ils [avaient] besoin d'un délai raisonnable pour examiner la meilleure façon de procéder et en débattre au niveau interne. Sur cette

[6] Les États-Unis ont réduit leur liste en réaction à une observation des Communautés européennes reçue le 18 novembre 2005 attirant l'attention sur le fait qu'ils avaient proposé le nombre maximum possible de personnes prévu par les procédures relatives aux RCC/RCES et que les parties ne pourraient pas, à l'avenir, donner accès à d'autres personnes en retirant les noms de certaines des personnes actuellement habilitées.

base, les CE ne v[oyaient] pas d'autre solution immédiate que d'exclure les quatre documents visés de l'ensemble des traductions dues ce jour[-là]." Elles ont indiqué qu'elles "collaboraient étroitement avec les parties concernées en vue d'arriver à une décision avant la fin de la semaine" et elles ont demandé au facilitateur de "reporter" la remise de son rapport final jusqu'à ce que la question de la classification soit réglée et que toutes les traductions soient communiquées. Le 23 février, le facilitateur a pris note de la communication des CE et a dit qu'il entendait remettre son rapport le 24 février 2006 et que, sauf indication contraire des Communautés européennes avant une certaine heure ce jour-là, il considérerait qu'elles avaient retiré les renseignements visés. Le 24 février, les Communautés européennes ont désigné deux des documents visés comme RCC et ont retiré les deux autres documents.

3. Autres questions de procédure

17. Le 16 novembre 2005, conformément au paragraphe 17 d) des procédures relatives aux RCC/RCES, les Communautés européennes ont désigné le bureau de Sidley Austin Brown Wood LLP à Bruxelles comme lieu sûr additionnel pour les RCC. Le 17 novembre 2005, conformément au paragraphe 17 d) des procédures relatives aux RCC/RCES, les États-Unis ont désigné les bureaux de Wilmer Hale à Washington D.C. et Berlin comme étant deux lieux sûrs additionnels pour les RCC.

18. Le 18 novembre 2005, au moment de la présentation des réponses, le facilitateur a rencontré les États-Unis et les Communautés européennes pour examiner certaines questions pratiques concernant le bon fonctionnement du processus prévu à l'Annexe V, y compris la modification proposée par les parties du calendrier prévu dans les procédures de travail, ainsi que l'utilisation de l'emplacement RCES à l'OMC, conformément aux procédures relatives aux RCC/RCES.

19. Le 25 novembre 2005, conformément au paragraphe 14 des procédures de travail, les États-Unis ont demandé que les Communautés européennes fournissent des traductions en anglais de tous les documents en allemand qu'elles avaient fournis dans leurs réponses aux questions et de tous les documents en allemand indiqués dans la Section VIII des questions qui leur étaient adressées (questions n° 340 à 352). Le 30 novembre 2005, les Communautés européennes se sont opposées à la demande dans la mesure où celle-ci portait sur des documents officiels ou des sites Web accessibles au public que les États-Unis, d'après ce qu'elles alléguaient, avaient déjà à leur disposition avant que ne débute le processus prévu à l'Annexe V. Après avoir consulté les États-Unis et les Communautés européennes, le 5 décembre 2005, le facilitateur a fixé, comme suit, des délais échelonnés pour que les Communautés européennes fournissent les traductions anglaises demandées des documents communiqués en réponse aux questions: 6 janvier 2006 (750 pages); 31 janvier 2006 (750 pages); et 22 février 2006 (pages restantes).

20. Au cours du processus prévu à l'Annexe V, les États-Unis et les Communautés européennes ont formulé chacun une série d'observations relatives aux insuffisances alléguées des réponses communiquées par l'autre. Le facilitateur a pris note de ces observations.

E. ÉTATS MEMBRES DES CE

21. Quatre États membres des CE (l'Allemagne, l'Espagne, la France et le Royaume-Uni) sont appelés défendeurs dans la demande de consultations et la demande d'établissement d'un groupe spécial se rapportant au présent différend. Une grande partie des renseignements collectés dans la présente procédure au titre de l'Annexe V peut concerner des mesures de ces quatre États membres des CE. Toutefois, alors que les Communautés européennes se sont exprimées lors des réunions de l'ORD qui ont abouti à l'engagement de la présente procédure au titre de l'Annexe V de l'*Accord SMC* et qu'elles ont communiqué directement avec le facilitateur pendant la procédure, les États membres des CE ne l'ont pas fait.

22. Le 5 octobre 2005, eu égard à certaines observations des États-Unis et des Communautés européennes au sujet des propositions de questions[7], le facilitateur a écrit aux Communautés européennes pour leur dire qu'il croyait comprendre que dans la présente procédure au titre de l'Annexe V, elles représentaient les cinq répondeurs dans le présent différend, à savoir elles-mêmes, l'Allemagne, l'Espagne, la France et le Royaume-Uni. Par conséquent, il avait l'intention de transmettre des questions aux Communautés européennes au nom des cinq défendeurs et escomptait que celles-ci répondraient au nom des cinq défendeurs.

23. Le 6 octobre 2005, les Communautés européennes ont répondu qu'elles étaient le bon défendeur en l'espèce. Elles ont fait savoir qu'elles n'avaient jamais dit qu'elles "représent[aient]" leurs États membres mais assumaient dans les présentes procédures l'entière responsabilité des actions de leurs États membres et fourniraient dans toute la mesure du possible les documents qui étaient dûment demandés, où qu'ils se trouvent, et étaient convaincues que les États-Unis feraient de même. Elles considéraient aussi que les termes "et certains États membres" pourraient être supprimés de l'intitulé du différend.

24. Le 5 décembre 2005, les États-Unis ont allégué que plusieurs réponses communiquées par les Communautés européennes étaient ambiguës parce qu'elles faisaient référence à la "Commission européenne". Ils ont indiqué qu'ils cherchaient à obtenir des renseignements qui se trouvaient en la possession des institutions communautaires ainsi que des États membres des CE, qui, à leur avis, étaient tous défendeurs à titre personnel dans le différend. Ils ont demandé au facilitateur d'adresser les questions directement aux États membres eux-mêmes pour permettre l'obtention de réponses complètes et adéquates.

25. Le 7 décembre 2005, les Communautés européennes ont réitéré leur point de vue selon lequel elles étaient le seul défendeur. Elles ont indiqué qu'elles avaient coopéré étroitement au niveau interne avec les États membres et les autres organes concernés pour assurer la collecte en temps utile des renseignements et qu'elles continueraient de le faire tout au long de l'affaire. Elles ont rappelé que la Commission européenne représentait les Communautés européennes devant l'OMC mais que, par souci de clarté, la mention "Commission européenne" devrait s'entendre des "Communautés européennes". Elles ont demandé au facilitateur de rejeter la demande des États-Unis.

26. Eu égard aux déclarations qui précèdent, le facilitateur n'a pas transmis de questions directement aux États membres des CE mais a inclus plusieurs questions complémentaires demandant des documents et renseignements dont on pouvait s'attendre à ce qu'ils se trouvent en la possession d'un État membre particulier des CE mais qui n'avaient pas été fournis par les Communautés européennes dans leurs réponses aux questions initiales.

27. Le facilitateur communique le présent rapport sans préjudice de la question de savoir si l'Allemagne, l'Espagne, la France et le Royaume-Uni sont en l'espèce des défendeurs distincts représentés par les Communautés européennes ou s'ils sont englobés dans les Communautés européennes qui constituent le seul défendeur.

F. RENSEIGNEMENTS COLLECTÉS

28. Le 7 octobre 2005, conformément au paragraphe 5 des procédures de travail, le facilitateur a transmis 352 questions (dont beaucoup incluaient des sous-questions) aux Communautés

[7] Les Communautés européennes et les États-Unis ont échangé des vues sur le point de savoir à qui les questions devraient être adressées. (Par exemple, les Communautés européennes ont exprimé leur opinion sur cette question dans leurs observations du 29 septembre 2005 et les États-Unis ont, à leur tour, communiqué leurs vues dans leurs observations du 3 octobre 2005.)

européennes, 115 questions (dont certaines incluaient des sous-questions) aux États-Unis, et huit questions à 49 pays tiers Membres identifiés par les parties.

29. Le facilitateur n'a pas transmis certaines questions proposées qu'il ne jugeait pas "nécessaires pour que l'examen multilatéral ultérieur du différend puisse avoir lieu rapidement", conformément au paragraphe 4 de l'Annexe V de l'*Accord SMC* et au paragraphe 5 des procédures de travail. Certaines de ces questions étaient proposées par les Communautés européennes, en particulier 216 questions adressées aux États-Unis concernant l'existence et le montant du subventionnement de Boeing par les États-Unis et 54 questions adressées au Japon concernant l'existence et le montant du subventionnement des fabricants de composants de Boeing par le Japon. Certaines questions proposées par les États-Unis ont aussi été exclues. Le facilitateur a aussi modifié certaines questions proposées afin d'assurer "la collecte en temps utile des renseignements", conformément au paragraphe 4 de l'Annexe V de l'*Accord SMC* et au paragraphe 5 des procédures de travail.

30. Le 17 novembre 2005, les États-Unis et les Communautés européennes ont informé conjointement le facilitateur qu'ils étaient convenus que ni l'un ni l'autre ne répondrait, dans le cadre du processus prévu à l'Annexe V, à un certain nombre de questions relatives aux coûts. À ce titre, ils ont fourni une liste de 24 questions ou sous-questions posées aux Communautés européennes et de 27 questions posées aux États-Unis. Ils ont indiqué que cet accord n'affectait pas les droits et obligations des parties de demander et de divulguer tous renseignements à un stade ultérieur de la procédure de règlement du différend.

31. Le 18 novembre 2005, les Communautés européennes et les États-Unis ont fourni des réponses à des questions et ont précisé la raison pour laquelle ils ne répondaient pas à certaines autres questions. Les pays tiers Membres suivants ont répondu aux questions qui leur étaient posées – encore qu'à des degrés d'exhaustivité très divers – ou ont précisé la raison pour laquelle ils ne répondaient pas à certaines questions ou à la totalité de celles-ci[8]: Argentine; Australie; Brésil; Canada; Chili; Chine; Colombie; Corée; El Salvador; Hong Kong, Chine; Inde; Indonésie; Islande; Israël; Japon; Jordanie; Madagascar; Malaisie; Norvège; Nouvelle-Zélande; Panama; Pérou; Philippines; Roumanie; Singapour; Suisse; Territoire douanier distinct de Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu; Thaïlande et Turquie.

32. Le 9 décembre 2005, conformément au paragraphe 9 des procédures de travail, le facilitateur a transmis 280 questions complémentaires (dont beaucoup incluaient des sous-questions) aux Communautés européennes et 31 questions complémentaires aux États-Unis.

33. Le facilitateur n'a pas transmis certaines questions complémentaires proposées dont il estimait qu'elles ne demandaient pas de clarifier ou de développer les réponses fournies aux questions initiales, conformément au paragraphe 7 des procédures de travail.

34. Le 22 décembre 2005, conformément au paragraphe 10 des procédures de travail, les Communautés européennes et les États-Unis ont fourni des réponses à des questions complémentaires et ont précisé la raison pour laquelle ils ne répondaient pas à certaines autres questions complémentaires.

[8] Les 20 Membres suivants n'ont pas répondu: Afrique du Sud; Bahreïn; Brunéi; Cameroun; Égypte; Émirats arabes unis; Fidji; Kenya; Koweït; Maroc; Mauritanie; Mexique; Mongolie; Namibie; Oman; Pakistan; Sénégal; Trinité-et-Tobago; Tunisie et Venezuela.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

35. Les 6 et 31 janvier et le 22 février 2006, les Communautés européennes ont fourni les traductions en anglais des documents communiqués en réponse aux questions, conformément aux délais échelonnés fixés par le facilitateur le 5 décembre 2005.[9]

36. Les questionnaires, les réponses aux questionnaires, les questions complémentaires et les réponses aux questions complémentaires figurent dans les annexes I à III du présent rapport. Toutefois, les annexes omettent les renseignements désignés comme étant des renseignements commerciaux confidentiels ("RCC") et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles ("RCES"). Conformément aux paragraphes 30 et 40 des procédures pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles aux fins de la procédure prévue à l'Annexe V, le facilitateur communiquera les RCC et les RCES au Groupe spécial une fois que celui-ci aura adopté ses propres procédures relatives aux RCC et RCES.

PIÈCE JOINTE N° 1

[Procédures de travail, telles que modifiées]

PIÈCE JOINTE N° 2

[Procédures relatives aux RCC/RCES]

ANNEXE 1: RENSEIGNEMENTS COMMUNIQUÉS PAR LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES[10]

[CD-ROM sans RCC/RCES]

ANNEXE 2: RENSEIGNEMENTS COMMUNIQUÉS PAR LES ÉTATS-UNIS

[CD-ROM sans RCC/RCES]

ANNEXE 3: RENSEIGNEMENTS COMMUNIQUÉS PAR LES PAYS TIERS MEMBRES

[CD-ROM sans RCC/RCES produit par le Secrétariat]

---

[9] Voir, *supra*, le paragraphe 19.

[10] {Note de bas de page ajoutée pour le rapport du Groupe spécial.} Les annexes 1 à 3 ne sont pas reproduites dans le rapport du Groupe spécial.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

PIÈCE JOINTE N° 1

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET CERTAINS ÉTATS MEMBRES – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS
((DS316)

et

ÉTATS-UNIS – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS
(DS317)

PROCÉDURES DE TRAVAIL POUR LA COLLECTE DE RENSEIGNEMENTS CONFORMÉMENT À L'ANNEXE V DE L'ACCORD SUR LES SUBVENTIONS ET LES MESURES COMPENSATOIRES

(24 novembre 2005)

I. CHAMP D'APPLICATION DES PROCÉDURES

1. Les présentes procédures s'appliquent à la collecte de renseignements entre les parties, conformément à l'Annexe V, dans les affaires DS316 et DS317. Elles prévoient l'application de règles et de calendriers identiques pour les différents processus prévus à l'Annexe V, qui serviront à établir les dossiers factuels dans les deux différends. Elles sont sans préjudice des droits et obligations des parties au titre de l'*Accord SMC* et du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, sauf s'il en est expressément disposé autrement dans le présent document.

II. ÉTAPES DE LA PROCÉDURE

2. Le 23 septembre 2005, chaque partie a présenté à l'autre partie et au facilitateur une version préliminaire des questions qu'elle proposait de poser à l'autre partie et aux pays tiers Membres. Le 29 septembre 2005, chaque partie a présenté à l'autre partie et au facilitateur des observations sur les propositions de questions présentées par l'autre partie le 23 septembre 2005.

3. À la demande d'une partie, le facilitateur pourra adresser une question équivalente à celle qui a été adressée à cette partie, au cours du processus prévu à l'Annexe V dans l'un des deux différends, à l'autre partie au cours du processus prévu à l'Annexe V dans l'autre différend.

4. Le 3 octobre 2005 au plus tard, chaque partie remettra à l'autre partie et au facilitateur une version finale de ses questions, qui pourra comporter des modifications apportées pour tenir compte des observations de l'autre partie et des questions additionnelles uniquement en conformité avec les paragraphes 2 et 3.

5. Après examen des questions présentées par les parties et des observations formulées conformément au paragraphe 2, le facilitateur communiquera aux parties et aux pays tiers Membres toutes questions qu'il juge nécessaires pour assurer la collecte en temps utile des renseignements nécessaires pour que l'examen multilatéral ultérieur du différend puisse avoir lieu rapidement, et ce au plus tard le 7 octobre 2005.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

6. Chaque partie/pays tiers Membre répondra à chaque question qui lui aura été communiquée par le facilitateur conformément au paragraphe 5, ou indiquera la raison pour laquelle il n'y répond pas, et ce au plus tard le 18 novembre 2005.

7. Les parties pourront se présenter mutuellement des propositions de questions complémentaires au plus tard le 5 décembre 2005, sous réserve des dispositions énoncées au paragraphe 8. Les "questions complémentaires" sont exclusivement celles par lesquelles il est demandé de clarifier ou de développer les réponses données conformément au paragraphe 6.

8. Les Communautés européennes pourront présenter des propositions de questions complémentaires par lesquelles il sera demandé de clarifier ou de développer les réponses données par les États-Unis le 23 novembre 2005, au plus tard le 7 décembre 2005.

9. Après examen des questions complémentaires présentées par les parties, le facilitateur s'efforcera de communiquer aux parties les questions complémentaires qu'il jugera nécessaires pour assurer la collecte en temps utile des renseignements nécessaires pour que l'examen multilatéral ultérieur du différend puisse avoir lieu rapidement, et ce au plus tard le 9 décembre 2005.

10. Chaque partie répondra à chaque question complémentaire qui lui aura été communiquée par le facilitateur ou indiquera la raison pour laquelle elle n'y répond pas, et ce au plus tard le 22 décembre 2005.

11. Pour plus de commodité, lorsqu'ils présenteront des documents en annexe aux réponses aux questions et aux questions complémentaires, les parties et les pays tiers Membres numéroteront les pièces par ordre chronologique, les numéros des pièces des États-Unis étant précédés du préfixe "US-" et ceux des pièces des CE du préfixe "EC-" (les pays tiers Membres utilisant un préfixe approprié).

12. Chaque partie/pays tiers Membre déposera les communications prévues par les présentes procédures auprès du Secrétariat (M. Ferdinand Ferranco, bureau 3154), avant 17 heures, à la date limite fixée par le facilitateur. En outre, chaque partie devra remettre à l'autre partie une copie unique des communications prévues par les présentes procédures, et chaque pays tiers Membre devra remettre aux deux parties des copies uniques de leurs réponses.

13. Les parties et les pays tiers Membres pourront déposer les communications auprès du Secrétariat sur papier ou sous forme électronique. Ils fourniront au Secrétariat les versions électroniques de toutes communications sur papier au moment où ils présenteront les dites communications. Les communications sous forme électronique devraient être présentées, si possible, dans un format compatible avec celui qui est utilisé par le Secrétariat. Si elle est fournie par courriel, la version électronique devrait être adressée à DSRegistry@wto.org, avec copie à guy.evans@wto.org, hiromi.yano@wto.org et matthew.kennedy@wto.org. Si une disquette ou un CD-ROM est fourni, il devrait être remis à M. Ferdinand Ferranco. Chaque partie remettra aussi à l'autre partie des copies électroniques de ses communications, et les pays tiers Membres fourniront aux deux parties des copies électroniques de leurs communications.

14. Une partie/un pays tiers Membre qui présente des documents en réponse à une question ou à une question complémentaire en fournira une copie dans la langue originale, étant entendu que la partie/le pays tiers Membre en fournira aussi une copie en anglais, s'il en existe une. Chaque partie pourra demander la traduction en anglais de tout document ou renseignement fourni en réponse à une question qui n'est pas présenté dans l'une des langues officielles de l'OMC, à partir du 25 novembre 2005. Chaque partie pourra aussi demander la traduction en anglais de tout document ou renseignement fourni en réponse à une question complémentaire qui n'est pas présenté dans l'une

des langues officielles de l'OMC, à partir du 9 janvier 2006. Ces traductions seront fournies par la partie/le pays tiers Membre qui présente le document ou le renseignement en question. Le délai pour la présentation des traductions sera fixé par le facilitateur.

15. Le facilitateur transmettra les réponses présentées par les parties et les pays tiers Membres ainsi que les documents demandés et leurs traductions, en tenant compte du délai qu'il estime nécessaire pour la traduction des documents, comme indiqué au paragraphe 14 ci-dessus. Le facilitateur présentera ces renseignements à chacun des groupes spéciaux séparément, mais le même jour.

III. CLAUSES FINALES

16. Le facilitateur pourra à tout moment modifier les présentes procédures de travail, y compris le calendrier, après avoir consulté les parties.

17. Les parties pourront proposer au facilitateur des procédures pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels au cours de la présente procédure au titre de l'Annexe V. Si elles le font, le facilitateur adoptera des procédures pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels au cours de la présente procédure au titre de l'Annexe V. Le facilitateur sera considéré comme une "personne visée" aux fins des paragraphes II:1, III:1, III:2, VI:2, VI:5, VII:1, VII:2, VIII:1, VIII:2 et VIII:5 des Règles de conduite, et sera soumis aux mêmes obligations qu'une personne faisant partie d'un groupe spécial conformément aux paragraphes IV:1, VI:1 a); VI:4 a), VIII:5 et VIII:7 des Règles de conduite.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

PIÈCE JOINTE N° 2

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET CERTAINS ÉTATS MEMBRES – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS
(WT/DS316)

et

ÉTATS-UNIS – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS
(WT/DS317)

PROCÉDURES POUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX CONFIDENTIELS ET DES RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX EXTRÊMEMENT SENSIBLES DANS LA PROCÉDURE PRÉVUE À L'ANNEXE V DE L'ACCORD SMC

(4 novembre 2005)

I. GÉNÉRALITÉS

Les présentes procédures ne diminuent pas les droits et obligations des parties de demander et divulguer tous renseignements au titre de l'Annexe V de l'Accord SMC et de l'article 13 du Mémorandum d'accord.

II. DÉFINITIONS

1. Les termes "**personne habilitée**" s'entendent:

   a) des représentants ou conseillers extérieurs d'une partie, ou des employés du Secrétariat, désignés conformément à la section IV des présentes procédures; et

   b) du facilitateur.

2. Les termes "**renseignements commerciaux confidentiels**" ou "**RCC**" s'entendent de tous renseignements commerciaux qu'une partie ou un pays tiers Membre a "désignés comme RCC", qu'ils figurent ou non dans un document fourni par un organisme public ou privé parce qu'ils ne sont pas par ailleurs disponibles dans le domaine public. Chaque partie et pays tiers Membre agira de bonne foi et fera preuve de modération pour ce qui est de désigner des renseignements comme RCC et s'efforcera de désigner des renseignements comme RCC uniquement si leur divulgation ferait du tort à ceux qui en sont à l'origine.

3. Les termes "**achèvement de la procédure du Groupe spécial**" s'entendent de celui des événements ci-après qui se produit en premier:

   a) conformément à l'article 16:4 du Mémorandum d'Accord, le rapport du Groupe spécial est adopté par l'ORD, ou l'ORD décide par consensus de ne pas adopter le rapport;

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

b) conformément aux articles 16:4 et 17:14 du Mémorandum d'Accord, le rapport de l'Organe d'appel est adopté et le rapport du Groupe spécial est adopté tel que modifié, à supposer qu'il le soit, par le rapport de l'Organe d'appel;

c) conformément à l'article 12:12 du Mémorandum d'accord, le pouvoir conféré pour l'établissement du Groupe spécial devient caduc; ou

d) conformément à l'article 3:6 du Mémorandum d'accord, une solution mutuellement satisfaisante est notifiée à l'ORD.

4. L'expression "**désignés comme RCC**" s'entend:

a) pour les renseignements imprimés, du texte qui est placé entre des crochets en caractère gras dans un document sur lequel apparaissent clairement la mention "RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX CONFIDENTIELS" et le nom de la partie ou du pays tiers Membre qui a communiqué les renseignements; et

b) pour les renseignements électroniques, des caractères qui sont placés entre des crochets en caractère gras (ou avec un en-tête placé entre des crochets en caractère gras sur chaque page) dans un fichier électronique qui porte la mention "RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX CONFIDENTIELS", a un nom de fichier qui contient les lettres "RCC", et est conservé sur un support de mise en mémoire avec une étiquette portant la mention "RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX CONFIDENTIELS" et indiquant le nom de la partie ou du pays tiers Membre qui a communiqué les renseignements.

5. L'expression "**désignés comme RCES**" s'entend, pour les renseignements électroniques, des caractères qui sont placés entre des crochets doubles en caractère gras (ou avec un en-tête placé entre des crochets doubles en caractère gras sur chaque page) dans un fichier électronique qui porte la mention "RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX EXTRÊMEMENT SENSIBLES", a un nom de fichier qui contient les lettres "RCES" et est conservé sur un support de mise en mémoire avec une étiquette portant la mention "RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX EXTRÊMEMENT SENSIBLES" et indiquant le nom de la partie ou du pays tiers Membre qui a communiqué les renseignements.

6. Les termes "**renseignements électroniques**" s'entendent de tous renseignements conservés sous une forme électronique (y compris, mais pas exclusivement, les renseignements codés binaire).

7. Les termes "**employé du Secrétariat**" s'entendent d'une personne employée ou nommée par le Secrétariat qui a été autorisée par ce dernier à s'occuper du différend.

8. Le terme "**facilitateur**" s'entend de la personne désignée par l'ORD conformément au paragraphe 4 de l'Annexe V de l'*Accord SMC*.

9. Les termes "**renseignements commerciaux extrêmement sensibles**" ou "**RCES**" s'entendent de tous renseignements commerciaux qu'ils figurent ou non dans un document fourni par un organisme public ou privé qu'une partie ou un pays tiers Membre a "désignés comme RCES" parce qu'ils ne sont pas par ailleurs disponibles dans le domaine public et que leur divulgation pourrait, de l'avis de la partie ou du pays tiers Membre, causer un tort exceptionnel à ceux qui en sont à l'origine. Chaque partie et pays tiers Membre agira de bonne foi et fera preuve de la plus grande modération pour ce qui est de désigner des renseignements comme RCES. Chaque partie et pays tiers Membre

RCC supprimés, comme indiqué **[*******]**

pourra à tout moment désigner comme non-RCC/RCES ou comme RCC des renseignements qu'il aura désignés comme RCES.

a) Les catégories de renseignements suivantes pourront être désignées comme RCES:

i) renseignements indiquant le prix de vente ou d'offre réel des produits ou services[1] de tout constructeur d'aéronefs civils gros porteurs (LCA) et, exception faite de ce qui est prévu à l'alinéa d) i) ci-après, tous graphiques ou autre représentation des données qui reflètent le mouvement des prix, les tendances en matière de fixation des prix ou les prix réels d'un modèle de LCA ou d'une famille de LCA;

ii) renseignements collectés ou fournis dans le cadre de campagnes de vente de LCA;

iii) renseignements concernant les prévisions commerciales, analyses, plans d'action et déterminations de la valeur actionnariale/patrimoniale établis par des constructeurs de LCA, des consultants, des banques d'investissement ou la Banque européenne d'investissement, pour les produits LCA; ou

iv) renseignements concernant les coûts de production d'un constructeur de LCA, y compris, mais pas exclusivement, les données relatives à la fixation des prix par les fournisseurs.

b) Chaque partie pourra également désigner comme RCES d'autres catégories de renseignements commerciaux qui ne sont pas par ailleurs disponibles dans le domaine public et dont la divulgation pourrait, à son avis, causer un tort exceptionnel à ceux qui en sont à l'origine. Au cas où l'autre partie s'opposerait à la désignation de ces renseignements comme RCES, le différend sera réglé par le facilitateur. Si celui-ci conteste la désignation de renseignements comme RCES, la partie qui les aura communiqués pourra soit les désigner comme RCC ou comme non-RCC/RCES soit les retirer. Le facilitateur soit détruira ces renseignements soit les restituera à la partie qui les aura communiqués. Chaque partie pourra à tout moment désigner comme non-RCC/RCES ou comme RCC des renseignements qu'elle aura auparavant désignés comme RCES.

c) Chaque partie désignera comme RCES tous renseignements visés à l'alinéa a) qui concernent des LCA fabriqués par un constructeur de LCA dont le siège relève de la juridiction territoriale de l'autre partie.

d) Les catégories de renseignements suivantes ne pourront pas être désignées comme RCES:

[1] Cette catégorie comprend (mais pas exclusivement) les renseignements sur les prix des LCA pris individuellement, les prix par siège ou les renseignements permettant de déterminer, de calculer ou de prendre en considération le coût d'exploitation par siège d'un LCA; les prix négociés ou offerts pour la cellule de l'aéronef; toutes les concessions offertes ou convenues par un constructeur de LCA, y compris le financement, les pièces détachées, la maintenance, la formation des pilotes, la valeur des actifs et autres garanties, les options de rachat, les arrangements en matière de recommercialisation ou autres formes de soutien du crédit. Cette catégorie comprendra également les renseignements sur la fixation des prix réels relatifs à un nombre quelconque d'offres et de prix concernant les LCA pris individuellement (y compris les concessions) agrégés par modèle ou autre catégorie.

i) données agrégées relatives à la fixation des prix pour un modèle particulier de LCA ou une famille particulière de LCA sur un marché particulier qui est indexé (c'est-à-dire ne reflète pas les prix réels, mais plutôt les mouvements des prix à partir d'une base de 100 pour une année particulière). Ces données seront traitées comme des RCC;

ii) conclusions juridiques générales fondées sur des RCES (établissant, par exemple, que les RCES démontrent qu'un constructeur pratique la sous-cotation des prix). Ces conclusions ne seront traitées ni comme des RCC ni comme des RCES;

iii) contrats pour l'octroi d'une aide au lancement ou d'un investissement de lancement remboursable et documents d'évaluation des projets y relatifs, autres que les renseignements visés à l'alinéa a);

iv) modalités et conditions des prêts, autres que les renseignements visés à l'alinéa a); et

v) accords intergouvernementaux et décisions des pouvoirs publics, autres que les renseignements visés à l'alinéa a).

e) Des renseignements ne pourront pas être désignés comme RCES simplement parce qu'ils sont soumis au secret bancaire ou à la règle de confidentialité banquier/client.

10. Les termes "**personne habilitée RCES**" s'entendent des personnes habilitées expressément désignées par les parties et le Directeur général de l'OMC ou la personne qu'il aura désignée, comme ayant le droit d'accéder aux RCES (selon les procédures énoncées à la section IV), ainsi que le facilitateur.

11. Les termes "**emplacement RCES"** s'entendent d'une salle devant être fermée à clé quand elle n'est pas occupée et à laquelle seules pourront accéder les personnes habilitées RCES, située:

a) pour les RCES communiqués par les États-Unis, les Communautés européennes et tous pays tiers Membres, dans les locaux de l'OMC (Centre William Rappard, rue de Lausanne, 154, Genève, Suisse);

b) pour les RCES communiqués par les États-Unis, dans les locaux de la Mission des États-Unis auprès de l'Union européenne à Bruxelles;

c) pour les RCES communiqués par les Communautés européennes, dans les locaux de la délégation de la Commission européenne auprès des États-Unis à Washington;

d) pour les RCES communiqués par un pays tiers Membre, dans les locaux de sa mission auprès de l'OMC à Genève, s'il le souhaite.

12. Les termes "**CD verrouillé**" s'entendent d'un CD-ROM qui n'est pas réinscriptible.

13. Les termes "**conseiller extérieur**" s'entendent d'un conseil juridique ou de tout autre conseiller d'une partie, qui:

a) conseille une partie au cours du différend;

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

b) n'est pas un employé, un administrateur ou un agent d'une entité ni d'une filiale d'une entité fabricant des LCA, assurant des approvisionnements à une entité fabricant des LCA ou fournissant des services de transport aérien; et

c) est assujetti à un code de conduite professionnelle exécutoire qui comporte une obligation de protéger les renseignements confidentiels, ou a été engagé par un autre conseiller extérieur qui est chargé d'assurer la conformité aux présentes procédures et est assujetti à un tel code de conduite professionnelle.

Aux fins du présent paragraphe, un conseil juridique extérieur représentant un constructeur de LCA dont le siège est sur le territoire d'une des parties dans le cadre de la présente procédure ou des consultants extérieurs qui ont été engagés par un tel conseil pour donner des avis en ce qui concerne la présente procédure ne sont pas considérés comme des agents d'une entité visés à l'alinéa b).

14. Le terme "**partie**" s'entend des Communautés européennes ou des États-Unis.

15. Le terme "**représentant**" s'entend d'un employé d'une partie.

16. Les termes "**ordinateur portable scellé**" s'entendent d'un ordinateur portable ayant les caractéristiques (logicielles et matérielles) jugées nécessaires par la partie qui communique des RCES pour en assurer la protection, à condition qu'il soit équipé d'un logiciel permettant la recherche et l'impression de ces RCES conformément au paragraphe 37. Par contre, les RCES ne pourront pas être modifiés sur l'ordinateur portable scellé.

17. Les termes "**lieu sûr**" s'entendent d'un lieu devant être fermé à clé quand il n'est pas occupé et auquel seules pourront accéder les personnes habilitées, situé:

a) dans le cas du facilitateur et du Secrétariat, dans les locaux de l'OMC (Centre William Rappard, rue de Lausanne, 154, Genève, Suisse);

b) dans le cas des Communautés européennes, dans les bureaux de l'Équipe des relations extérieures du Service juridique de la Commission européenne (rue de la Loi 200, Bruxelles, Belgique), les bureaux de la Direction générale du commerce de la Commission européenne (rue de la Loi 170, Bruxelles, Belgique), les bureaux de la Délégation permanente des Communautés européennes auprès des organisations internationales à Genève (rue du Grand-Pré 66, 1202 Genève, Suisse), et un lieu additionnel spécifié conformément à l'alinéa d);

c) dans le cas des États-Unis, dans les bureaux du Conseiller juridique du Représentant des États-Unis pour les questions commerciales internationales (600 17th Street, NW, Washington, D.C., États-Unis), les bureaux de la Commission du commerce international des États-Unis (500 E Street, S.W., Washington, D.C., États-Unis), les locaux de la Mission des États-Unis auprès de l'Organisation mondiale du commerce (11, route de Pregny, 1292 Chambésy, Suisse) et un lieu additionnel spécifié conformément à l'alinéa d); et

d) deux lieux autres qu'un bureau d'une administration publique qui sont désignés par chaque partie pour être utilisés par ses conseillers extérieurs, à condition que les coordonnées de ces lieux aient été communiquées à l'autre partie et au facilitateur, et que l'autre partie n'ait pas fait objection à la désignation d'un tel lieu dans les dix jours suivant cette communication.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Le facilitateur pourra se prononcer sur toutes objections formulées au titre de l'alinéa d).

18. Les termes "**ordinateur autonome**" s'entendent d'un ordinateur qui n'est pas connecté à un réseau.

19. Les termes "**imprimante autonome**" s'entendent d'une imprimante qui n'est pas connectée à un réseau.

20. Les termes **"pays tiers Membre"** s'entendent des Membres auxquels des questions ont été communiquées par le facilitateur conformément au paragraphe 3 de l'Annexe V de l'Accord SMC.

III. CHAMP D'APPLICATION

21. Les présentes procédures s'appliquent à tous les RCC et RCES reçus par une personne habilitée à la suite des procédures prévues à l'Annexe V. Sauf dispositions expresses contraires du présent Mémorandum d'accord, elles ne s'appliquent pas au traitement par une partie de ses propres RCC et RCES.

22. Le facilitateur est conscient du fait que, pour répondre en tous points à toutes les questions, les États-Unis auront peut-être besoin de communiquer des renseignements relevant de leurs Programmes d'accès spécial, et/ou des renseignements qu'ils classent au niveau interne comme "Top secret", "Secret " ou "Confidentiel". De même, les Communautés européennes auront peut-être besoin de communiquer des renseignements qu'elles classent au niveau interne comme "Top secret UE", "Secret UE" ou "Confidentiel UE". Dans toute la mesure possible, le facilitateur mettra en œuvre des procédures pour assurer la protection de ces renseignements classés au cas où l'une ou l'autre des parties informerait le Secrétariat qu'elle communiquera de tels renseignements classés dans le contexte de la présente procédure au titre de l'Annexe V et ne les a pas déjà désignés comme RCC ou RCES. En pareils cas, la partie qui communique de tels renseignements classés proposera des procédures appropriées pour en assurer la protection.

IV. DÉSIGNATION DES PERSONNES HABILITÉES

23. Au plus tard le 11 novembre 2005, chaque partie communiquera à l'autre partie et au facilitateur une liste des noms et titres de ses représentants et conseillers extérieurs qui ont besoin d'avoir accès aux RCC et RCES communiqués par l'autre partie et qu'elle souhaite voir désignés comme personnes habilitées pour les différends DS316 et/ou DS317, ainsi que de tout personnel de bureau ou d'appui qui aurait accès aux RCC et RCES.

24. Chaque partie limitera autant que possible le nombre de personnes habilitées. Chaque partie ne pourra désigner au total qu'un maximum de 20 représentants et 15 conseillers extérieurs comme "personnes habilitées RCES" pour les deux différends.

25. Le facilitateur aura accès aux RCC et RCES. Le Directeur général de l'OMC, ou la personne qu'il aura désignée, communiquera aux parties et au facilitateur une liste des employés du Secrétariat qui ont besoin d'avoir accès aux RCC et/ou RCES pour chaque différend.

26. À moins qu'une partie ne fasse objection à la désignation d'un conseiller extérieur de l'autre partie ou d'un employé du Secrétariat, le facilitateur désignera ces personnes comme personnes habilitées. Une partie pourra également formuler une objection dans un délai de dix jours après avoir pris connaissance de renseignements dont elle ne disposait pas au moment du dépôt d'une liste au titre des paragraphes 23 ou 25 et qui donneraient à penser que la désignation d'une personne n'est pas

appropriée. Si une partie formule une objection, le facilitateur se prononcera sur cette objection dans un délai de dix jours.

27. Une objection pourra être fondée sur la non-conformité à la définition de "conseiller extérieur" ou tout autre motif impérieux, y compris les conflits d'intérêts.

28. Les parties ou le Directeur général de l'OMC, ou la personne qu'il aura désignée, pourront à tout moment proposer des modifications de leurs listes, sous réserve des objections faites à l'inscription de nouvelles personnes habilitées conformément au paragraphe 27.

V. RCC

29. Dans la mesure du possible, les RCC devraient être communiqués dans une pièce jointe ou une annexe à une réponse à une question posée au titre de l'Annexe V, ou à une communication. Une réponse entière à une question posée au titre de l'Annexe V, une communication entière, ou des parties importantes d'une telle réponse ou communication pourront être désignées comme RCC uniquement lorsque cela sera nécessaire.

30. Seules les personnes habilitées pourront avoir accès aux RCC communiqués dans chacune de ces procédures. Les personnes habilitées utiliseront les RCC uniquement aux fins du processus prévu à l'Annexe V. Aucune personne habilitée ne divulguera les RCC, ou ne permettra qu'ils soient divulgués, à quiconque hormis une autre personne habilitée. Le facilitateur sera en droit de divulguer des renseignements RCC aux membres de chaque Groupe spécial, une fois que ces Groupes spéciaux auront adopté leurs propres procédures relatives aux RCC.

31. Une partie ne fera pas plus d'une copie de tous RCC communiqués par l'autre partie ou un pays tiers Membre pour chaque lieu sûr prévu pour cette partie au paragraphe 17.

32. Les RCC communiqués conformément aux présentes procédures ne seront pas copiés, distribués ni retirés du lieu sûr, sauf si cela est nécessaire pour leur communication au Groupe spécial, conformément au paragraphe 5 de l'Annexe V de l'Accord SMC.

33. Les parties pourront incorporer des RCC dans des mémoires internes à l'usage exclusif des personnes habilitées. Tout mémoire et les RCC qu'il contient porteront les mentions indiquées au paragraphe 4.

34. Tout document ou annexe visé au paragraphe 33 ne sera pas reproduit en un nombre d'exemplaires excédant les besoins des personnes habilitées. Toutes les copies de ces documents ou annexes seront numérotées par ordre séquentiel. On évitera dans toute la mesure du possible de faire des copies électroniques. Ces documents pourront être transmis électroniquement uniquement par courriel sécurisé. À moins que la partie qui communique les documents n'en convienne autrement, les documents originaux contenant les renseignements désignés comme RCC ne seront pas transmis électroniquement, et pourront être consultés uniquement sur un ordinateur autonome et imprimés uniquement sur une imprimante autonome. Si une partie communique au facilitateur un document original qui ne peut pas être transmis électroniquement, elle déposera, le jour de la communication, une copie de ce document dans le premier lieu sûr indiqué pour l'autre partie au paragraphe 17.

35. Les personnes habilitées conserveront les RCC uniquement dans des conteneurs de sécurité fermés à clé. Les RCC seront protégés de façon appropriée contre toute curiosité déplacée et indiscrétion au moment de la consultation et seront transmis uniquement sous double enveloppe renforcée cachetée. Tous les documents de travail (par exemple, projets de communication, feuilles de travail, etc.) contenant des RCC seront, lorsqu'on n'en aura plus besoin, déchiquetés ou brûlés

conformément à la pratique normale des gouvernements en matière de destruction de documents sensibles.

VI. RCES

36. Sauf disposition contraire figurant ci-après, les RCES seront soumis à toutes les restrictions indiquées dans la section V qui s'appliquent aux RCC.

37. Les RCES seront communiqués à l'OMC sous forme électronique, au moyen de CD verrouillés ou de deux ordinateurs portables scellés pouvant être connectés à des moniteurs de 19 pouces à 21 pouces.[2] Les RCES seront conservés à l'emplacement RCES indiqué au paragraphe 11 a) et seront mis à disposition pour consultation et utilisation par les personnes habilitées RCES conformément au paragraphe 39 ci-après. Chaque partie conservera une copie additionnelle (électronique ou papier) des RCES qu'elle communique à l'OMC pour que les personnes habilitées RCES agissant au nom de l'autre partie puissent y avoir accès à l'emplacement RCES indiqué au paragraphe 11 qui se trouve sur son territoire. Une imprimante autonome pourra être utilisée pour faire des copies papier de tous RCES. Ces copies seront faites sur du papier de couleur distinctive et porteront les mentions indiquées au paragraphe 5. Elles seront soit conservées dans un coffre-fort à l'emplacement RCES pertinent, soit détruites à la fin de la séance de travail pertinente.

38. Sauf disposition contraire figurant dans les présentes procédures, les RCES ne seront pas conservés, transmis ni copiés que ce soit sous une forme écrite ou électronique.

39. Les personnes habilitées RCES d'une partie pourront prendre connaissance des RCES sur l'ordinateur portable scellé communiqué par l'autre partie ou, dans le cas des RCES communiqués sous forme de CD verrouillés, sur un ordinateur autonome, uniquement dans une salle désignée à l'un des emplacements RCES indiqués au paragraphe 11, à moins que les parties n'en conviennent autrement. La salle désignée sera accessible aux personnes habilitées RCES de 9 heures à 17 heures pendant les jours ouvrables officiels à l'emplacement RCES correspondant, sauf à l'emplacement indiqué au paragraphe 11 a) où la salle sera aussi accessible pendant les week-ends au facilitateur et aux personnes habilitées RCES désignées par le Directeur général de l'OMC ou la personne qu'il aura désignée. Les personnes habilitées RCES ne pourront apporter dans cette salle aucun dispositif de transmission ou d'enregistrement électronique. Elles ne pourront pas emporter les RCES hors de cette salle, si ce n'est sous la forme de notes manuscrites ou de données agrégées établies sur un ordinateur autonome. Dans l'un et l'autre cas, ces notes ou renseignements seront utilisés exclusivement pour le différend particulier en relation avec lequel les RCES auront été communiqués. Chaque personne consultant des RCES à l'emplacement RCES complétera et signera un registre indiquant les RCES qu'elle a examinés; il se peut aussi qu'un tel registre soit établi automatiquement. Chaque partie, pour l'emplacement RCES visé au paragraphe 11 qui se trouve sur son territoire, conservera ce registre pendant un an après l'achèvement de la procédure du Groupe spécial. À l'entrée et à la sortie de la salle, les conseillers extérieurs qui sont des personnes habilitées RCES pourront être soumis à des contrôles appropriés. La consultation des RCES à l'emplacement indiqué au paragraphe 11 a) par les personnes habilitées RCES désignées par les parties se fera en présence d'un garde de sécurité ou d'un employé de l'OMC.

40. Aucune personne habilitée ne divulguera de RCES à quiconque hormis une autre personne habilitée RCES, et elle le fera alors uniquement aux fins du différend spécifique dans lequel ils sont utilisés. Le facilitateur sera en droit de communiquer les RCES à chaque Groupe spécial,

[2] Seuls les CD verrouillés pourront être utilisés pour les RCES communiqués par un tiers pays Membre.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

conformément au paragraphe 5 de l'Annexe V de l'Accord SMC, une fois que ce groupe spécial aura adopté ses propres procédures relatives aux RCES.

41. Les RCES pourront être traités uniquement sur des ordinateurs autonomes. Tout mémoire ou appendice joint à une communication contenant des RCES ne sera pas transmis électroniquement, que ce soit par courriel, en fac-similé ou d'une autre manière.

42. Tous les RCES seront conservés dans un coffre-fort à l'emplacement RCES pertinent.

VII. RESPONSABILITÉ DE L'APPLICATION DES PROCÉDURES

43. Il incombe à chaque partie de faire en sorte que ses personnes habilitées et les représentants désignés se conforment aux présentes procédures pour protéger les RCC et RCES communiqués par chaque partie, ainsi qu'aux codes de conduite professionnelle exécutoires auxquels ses personnes habilitées ou autres conseillers extérieurs sont assujettis. Il incombe au Secrétariat de faire en sorte que ses employés se conforment aux présentes procédures pour protéger les RCC et RCES communiqués par une partie ou un pays tiers Membre et respectent les prescriptions imposant d'assurer l'accès à l'OMC aux personnes habilitées et de contrôler l'utilisation que les personnes habilitées RCES font des éléments d'information qu'elles examinent dans les locaux de l'OMC. Le facilitateur se conformera aux présentes procédures pour protéger les RCC et RCES communiqués par une partie ou un pays tiers Membre.

VIII. PROCÉDURES ADDITIONNELLES

44. Après avoir consulté les parties, le facilitateur pourra appliquer toutes autres procédures additionnelles qu'il jugera nécessaires pour mieux protéger la confidentialité des RCC ou RCES ou d'autres types de renseignements qui ne sont pas explicitement visés par les présentes procédures. Dans le cas où il appliquerait des procédures additionnelles ou modifierait les présentes procédures appliquées dans ce différend, les parties s'efforceront d'obtenir l'adoption des mêmes procédures dans l'autre différend.

45. Le facilitateur pourra, avec le consentement des deux parties, déroger à toute partie des présentes procédures. Cette "dérogation" sera spécifiquement énoncée par écrit et signée par un représentant de l'une et l'autre des parties.

IX. RESTITUTION ET DESTRUCTION

46. À l'achèvement de la procédure du Groupe spécial, dans le délai fixé par le facilitateur, le facilitateur, le Secrétariat et les parties (ainsi que toutes les personnes habilitées) restitueront tous les documents (y compris la documentation électronique) ou autres enregistrements contenant des RCC à la partie ou au tiers pays Membre qui les a communiqué. Le facilitateur, le Secrétariat et les parties détruiront et/ou restitueront toute documentation électronique communiquée par une partie ou un tiers pays Membre qui contient des RCES.

47. Le disque dur de tous les ordinateurs autonomes et tous les supports de sauvegarde utilisés pour ces ordinateurs seront détruits à l'achèvement de la procédure du Groupe spécial.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE D

Table des matières		Page
Annexe D	*Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs* (WT/DS316), Procédures de travail du Groupe spécial, 30 mars 2007	D-2

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE D

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET CERTAINS ÉTATS MEMBRES – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS (WT/DS316), PROCÉDURES DE TRAVAIL DU GROUPE SPÉCIAL

(30 mars 2007)

1. Pour mener ses travaux, le Groupe spécial suivra les dispositions pertinentes du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends (Mémorandum d'accord). En outre, les procédures de travail ci-après seront d'application.

2. Le Groupe spécial procédera à ses délibérations internes en séance privée. Les parties au différend, et les tierces parties intéressées, n'assisteront aux réunions que lorsque le Groupe spécial les y invitera. Le Groupe spécial pourra ouvrir au public ses réunions avec les parties, à la condition qu'il adopte des procédures appropriées après avoir consulté les parties. Il pourra ouvrir au public la séance avec les tierces parties tenue dans le cadre de sa première réunion de fond, à la condition qu'il adopte des procédures appropriées après avoir consulté les parties et les tierces parties.

3. Les délibérations du Groupe spécial et les documents qui lui auront été soumis resteront confidentiels. Aucune disposition du Mémorandum d'accord n'empêchera une partie à un différend de communiquer au public ses propres positions. Les Membres traiteront comme confidentiels les renseignements qui auront été communiqués par un autre Membre au Groupe spécial et que ce Membre aura désignés comme tels. Dans les cas où une partie à un différend communiquera au Groupe spécial une version confidentielle de ses communications écrites, elle fournira aussi, si un Membre le demande, un résumé non confidentiel des renseignements contenus dans ses communications qui peuvent être rendus publics.

4. Les parties pourront conjointement ou individuellement proposer des procédures spéciales pour la protection de certains renseignements confidentiels. Si le Groupe spécial reçoit une telle proposition, il pourra adopter les modifications des présentes procédures de travail pour la protection de certains renseignements confidentiels qu'il jugera appropriées. Dans le cas où l'une ou l'autre des parties présentera une telle proposition individuellement, il sera ménagé à l'autre partie la possibilité de formuler des observations et/ou de présenter une autre proposition.

5. Avant la première réunion de fond du Groupe spécial avec les parties, les parties au différend feront remettre au Groupe spécial des communications écrites dans lesquelles elles présenteront les faits de la cause et leurs arguments et contre-arguments respectifs. Les tierces parties pourront faire remettre au Groupe spécial des communications écrites après la présentation des premières communications écrites des parties.

6. À sa première réunion de fond avec les parties, le Groupe spécial demandera aux États-Unis de présenter leur dossier, puis, pendant la même séance, les Communautés européennes seront invitées à exposer leurs vues. Les parties se verront ensuite ménager la possibilité de faire des déclarations finales, les États-Unis présentant la leur en premier. Les tierces parties seront ensuite invitées à présenter leurs vues au cours d'une séance séparée de la même réunion réservée à cette fin. Si elles en font la demande, les parties se verront ménager la possibilité de formuler par écrit des observations sur les vues présentées par les tierces parties lors de cette séance séparée.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7. Toutes les tierces parties qui auront informé l'Organe de règlement des différends de leur intérêt dans l'affaire seront invitées par écrit à présenter leurs vues au cours d'une séance de la réunion de fond du Groupe spécial réservée à cette fin. Toutes ces tierces parties pourront être présentes pendant toute cette séance.

8. Les réfutations formelles seront présentées lors d'une deuxième réunion de fond du Groupe spécial. Les Communautés européennes auront le droit de prendre la parole avant les États-Unis. Les parties présenteront des réfutations écrites au Groupe spécial avant cette réunion.

9. Le Groupe spécial pourra à tout moment poser des questions aux parties et aux tierces parties, et leur demander de donner des explications, soit lors de la réunion de fond, soit par écrit. Les réponses aux questions seront communiquées par écrit au plus tard à la date ou aux dates fixées par le Groupe spécial. Les réponses aux questions posées après la première réunion seront communiquées par écrit, à la même date que les réfutations écrites, à moins que le Groupe spécial ne fixe une date limite différente.

10. Les parties au différend, ainsi que toute tierce partie invitée à exposer ses vues, mettront à la disposition du Groupe spécial et de l'autre partie ou des autres parties une version écrite de leurs déclarations orales, de préférence à la fin de la réunion, et en tout état de cause pas plus tard que le lendemain de la réunion. Les parties et les tierces parties sont encouragées à fournir au Groupe spécial et aux autres participants à la réunion une version écrite provisoire de leurs déclarations orales au moment où la déclaration orale est présentée.

11. Les parties et tierces parties présenteront toutes leurs communications dans une langue officielle de l'OMC, à savoir l'anglais, le français ou l'espagnol. Cela n'empêche pas une partie ou une tierce partie de communiquer des pièces en langue originale, à condition d'en communiquer une version dans une langue officielle de l'OMC en même temps. Le Groupe spécial pourra accorder des prorogations de délai pour la communication de ces versions sur exposé de raisons valables.

12. Afin de garantir une totale transparence, les parties seront présentes lors des exposés, réfutations et déclarations. De plus, les communications écrites de chaque partie, y compris les réponses aux questions posées par le Groupe spécial, seront mises à la disposition de l'autre partie.

13. Les parties devraient remettre au Secrétariat un résumé analytique des allégations et arguments formulés dans leurs communications écrites et leurs exposés oraux. Ces résumés analytiques serviront uniquement à aider le Secrétariat à élaborer une section du rapport du Groupe spécial consacrée aux arguments qui soit concise, afin que ce rapport puisse être traduit et distribué aux Membres en temps voulu. Ils ne sont en aucune manière destinés à remplacer les communications des parties. Les résumés de la première communication écrite et de la communication écrite présentée à titre de réfutation feront vingt (20) pages au maximum chacun et ceux des déclarations orales faites aux réunions cinq (5) pages au maximum chacun. Le Groupe spécial pourra modifier ces nombres de pages maximaux. Les tierces parties sont invitées à fournir au Groupe spécial des résumés analytiques, ne dépassant pas cinq (5) pages chacun, de leurs communications écrites et de leurs exposés oraux. Les résumés analytiques seront communiqués au Secrétariat dans les dix jours suivant la présentation de la communication ou de l'exposé correspondants. Le paragraphe 19 s'appliquera pour la signification des résumés analytiques.

14. Une partie présentera une demande de décision préliminaire au plus tard au moment où elle présentera sa première communication au Groupe spécial. Si la partie plaignante demande une telle décision, le défendeur présentera sa réponse à la demande dans sa première communication. Si le défendeur demande une telle décision, la partie plaignante présentera sa réponse à la demande avant la première réunion de fond du Groupe spécial, à un moment qui sera déterminé par le Groupe spécial

compte tenu de cette demande. Des exceptions à cette procédure seront autorisées sur exposé de raisons valables.

15. Les parties présenteront tous les éléments de preuve factuels au Groupe spécial au plus tard pendant la première réunion de fond, sauf en ce qui concerne les éléments de preuve nécessaires aux fins des réfutations ou des réponses aux questions. Des exceptions à cette procédure seront autorisées sur exposé de raisons valables. L'autre partie se verra accorder un délai pour faire des observations, selon qu'il conviendra, au sujet de tout élément de preuve factuel nouveau présenté après la première réunion de fond.

16. Les parties au différend ont le droit de déterminer la composition de leur propre délégation. Les parties seront responsables de tous les membres de leur délégation et veilleront à ce que tous les membres de la délégation se conforment aux règles du Mémorandum d'accord et aux procédures de travail du Groupe spécial, particulièrement en ce qui concerne la confidentialité des travaux. Les parties ainsi que les tierces parties fourniront une liste des membres de leur délégation avant chaque réunion au secrétaire du Groupe spécial, M. Hiromi Yano (adresse électronique: hiromi.yano@wto.org).

17. Pour faciliter la tenue du dossier du différend et pour assurer la plus grande clarté possible des communications, en particulier des références aux pièces présentées par les parties, celles-ci devraient numéroter leurs pièces par ordre chronologique tout au long du différend. Par exemple, les pièces présentées par les États-Unis pourraient être numérotées pièce US-1, US-2 et ainsi de suite. Si la dernière pièce se rapportant à la première communication portait le numéro US-5, la première pièce relative à la communication suivante porterait donc le numéro US-6. Une partie pourra recourir à un système de pagination séquentielle pour organiser ses pièces, en indiquant de manière adéquate les numéros de page dans ses communications au Groupe spécial.

18. Après la remise du rapport intérimaire, les parties auront un délai, déterminé par le calendrier du Groupe spécial, pour demander par écrit le réexamen d'aspects précis du rapport intérimaire et pour demander la tenue d'une nouvelle réunion avec le Groupe spécial. Le droit de demander la tenue d'une telle réunion doit être exercé à ce moment au plus tard. Après la réception de toutes demandes écrites de réexamen, si aucune nouvelle réunion avec le Groupe spécial n'est demandée, les parties auront la possibilité, dans un délai fixé par le Groupe spécial, de présenter des observations écrites sur les demandes écrites de réexamen de l'autre partie. Ces observations viseront uniquement à répondre à la demande écrite de réexamen de l'autre partie.

19. Les procédures suivantes s'appliqueront pour la signification des documents:

a) Chaque partie et tierce partie signifiera toutes ses communications écrites (y compris les demandes distinctes de décision préliminaire et les réponses y afférentes), tous ses résumés analytiques et toutes les versions écrites de ses exposés oraux directement à toutes les autres parties et aux tierces parties selon qu'il conviendra, et confirmera qu'elle l'a fait au moment où elle présentera ses communications au Secrétariat.

b) Les parties et les tierces parties devraient présenter leurs communications au Secrétariat pour 17h.30 aux dates limites établies par le Groupe spécial, à moins que celui-ci ne fixe une heure différente.

c) À moins que le Groupe spécial n'en dispose autrement, les parties et les tierces parties remettront au Secrétariat dix copies papier de chacune de leurs communications écrites. Ces copies seront déposées auprès du greffier pour le règlement des différends, M. Ferdinand Ferranco (bureau 2150).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

d) Les parties et les tierces parties fourniront au Secrétariat des copies électroniques de toutes leurs communications au moment où elles les présenteront, si possible dans un format compatible avec celui qui est utilisé par le Secrétariat. Si la version électronique est envoyée par courriel, elle devrait être adressée à: DSRegistry@wto.org, avec copie à judith.czako@wto.org, andrea.mastromatteo@wto.org, graham.cook@wto.org, nadiya.nychay@wto.org, michelle.healy@wto.org et hiromi.yano@wto.org. Si la version électronique est fournie sur disquette ou CD, quatre copies devraient être remises à M. Ferdinand Ferranco (bureau 2150).

e) Le Groupe spécial s'efforcera de fournir aux parties une version électronique de la partie descriptive, du rapport intérimaire et du rapport final, ainsi que d'autres documents selon qu'il conviendra. Quand le Groupe spécial transmettra aux parties ou aux tierces parties à la fois une version papier et une version électronique d'un document, la version papier constituera la version officielle aux fins du dossier du différend.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE E

Table des matières		Page
Annexe E	*Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs* (WT/DS316), Procédures de travail additionnelles pour l'affaire DS316 – Procédures pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles, 9 novembre 2007 ("procédures relatives aux RCC/RCES")	E-2

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE E

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET CERTAINS ÉTATS MEMBRES – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS (WT/DS316), PROCÉDURES DE TRAVAIL ADDITIONNELLES POUR L'AFFAIRE DS316 – PROCÉDURES POUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX CONFIDENTIELS ET DES RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX EXTRÊMEMENT SENSIBLES ("PROCÉDURES RELATIVES AUX RCC/RCES")

(version révisée du 9 novembre 2007)

I. GÉNÉRALITÉS

Les procédures ci-après s'appliquent à tous les renseignements commerciaux confidentiels ("RCC") et renseignements commerciaux extrêmement sensibles ("RCES") figurant dans le dossier du Groupe spécial, y compris les RCC et RCES communiqués au cours du processus de collecte de renseignements au titre de l'Annexe V de l'*Accord SMC* et transmis par le facilitateur dans le cadre de son rapport au Groupe spécial. Elles ne diminuent pas les droits et obligations des parties de demander et divulguer tous renseignements au titre de l'*Accord SMC* et de l'article 13 du *Mémorandum d'accord*.

II. DÉFINITIONS

Aux fins des présentes procédures,

1. Les termes "**personne habilitée**" s'entendent:

   a) de représentants ou de conseillers extérieurs d'une partie, ou d'employés du Secrétariat, lorsqu'ils sont désignés conformément aux présentes procédures;

   b) des membres du Groupe spécial;

   c) du facilitateur; et

   d) de membres du GEP ou d'experts désignés par le Groupe spécial qui, de l'avis de ce dernier, ont besoin d'avoir accès aux RCC et/ou RCES.

2. Les termes "**renseignements commerciaux confidentiels**" ou "**RCC**" s'entendent de tous renseignements commerciaux qu'une partie ou une tierce partie a "désignés comme RCC" qu'ils figurent ou non dans un document fourni par un organisme public ou privé parce qu'ils ne sont pas par ailleurs disponibles dans le domaine public. Chaque partie et tierce partie agira de bonne foi et fera preuve de modération pour ce qui est de désigner des renseignements comme RCC et s'efforcera de désigner des renseignements comme RCC uniquement si leur divulgation ferait du tort à ceux qui en sont à l'origine.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

2*bis.* Les termes "**salle de lecture désignée**" s'entendent d'une salle, située dans les locaux de l'OMC, dans laquelle une personne habilitée RCC d'une tierce partie peut avoir accès à la communication d'une partie qui contient des RCC-partie.

3. Les termes "**achèvement de la procédure du Groupe spécial**" s'entendent de celui des événements ci-après qui se produit en premier:

a) conformément à l'article 16:4 du Mémorandum d'Accord, le rapport du Groupe spécial est adopté par l'ORD, ou l'ORD décide par consensus de ne pas adopter le rapport;

b) une partie notifie formellement à l'ORD sa décision de faire appel conformément à l'article 16:4 du Mémorandum d'accord;

c) conformément à l'article 12:12 du Mémorandum d'accord, le pouvoir conféré pour l'établissement du Groupe spécial devient caduc; ou

d) conformément à l'article 3:6 du Mémorandum d'accord, une solution mutuellement satisfaisante est notifiée à l'ORD.

4. L'expression "**désignés comme RCC**" s'entend:

a) pour les renseignements imprimés, du texte qui est placé entre des crochets en caractère gras dans un document sur lequel apparaissent clairement la mention "RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX CONFIDENTIELS" et le nom de la partie ou de la tierce partie qui a communiqué les renseignements;

b) pour les renseignements électroniques, des caractères qui sont placés entre des crochets en caractère gras (ou avec un en-tête placé entre des crochets en caractère gras sur chaque page) dans un fichier électronique qui porte la mention "RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX CONFIDENTIELS", a un nom de fichier qui contient les lettres "RCC", et est conservé sur un support de mise en mémoire avec une étiquette portant la mention "RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX CONFIDENTIELS" et indiquant le nom de la partie ou la tierce partie qui a communiqué les renseignements; et

c) pour les renseignements communiqués oralement, ceux que l'intervenant a déclaré être des "renseignements commerciaux confidentiels" avant de les communiquer.[1]

d) Les dispositions ci-dessus s'appliqueront à toutes les communications, y compris les pièces, présentées par une partie ou une tierce partie.

5. L'expression "**désignés comme RCES**" s'entend:

a) pour les renseignements électroniques, des caractères qui sont placés entre des crochets doubles en caractère gras (ou avec un en-tête placé entre des crochets doubles en caractère gras sur chaque page) dans un fichier électronique qui porte la mention "RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX EXTRÊMEMENT SENSIBLES", a un nom de fichier qui contient les lettres "RCES" et est conservé sur

[1] Si un intervenant omet par erreur de faire une telle déclaration préalable, cette omission n'affectera pas la désignation des RCC en question.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

un support de mise en mémoire avec une étiquette portant la mention "RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX EXTRÊMEMENT SENSIBLES" et indiquant le nom de la partie ou la tierce partie qui a communiqué les renseignements; et

b) pour les renseignements communiqués oralement, ceux que l'intervenant a déclaré être des "renseignements commerciaux extrêmement sensibles" avant de les communiquer.[2]

c) Les dispositions ci-dessus s'appliqueront à toutes les communications, y compris les pièces, présentées par une partie ou une tierce partie.

6. Les termes "**renseignements électroniques**" s'entendent de tous renseignements conservés sous une forme électronique (y compris, mais pas exclusivement, les renseignements codés binaire).

7. Les termes "**employé du Secrétariat**" s'entendent d'une personne employée ou nommée par le Secrétariat qui a été autorisée par ce dernier à s'occuper du différend, y compris les traducteurs et les interprètes ainsi que toutes personnes chargées de rédiger le procès-verbal des réunions du Groupe spécial où il est question de RCC et/ou RCES.

8. Le terme "**facilitateur**" s'entend de la personne désignée par l'ORD aux fins du différend DS316 conformément au paragraphe 4 de l'Annexe V de l'Accord SMC.

9. Les termes "**renseignements commerciaux extrêmement sensibles**" ou "**RCES**" s'entendent de tous renseignements commerciaux qu'ils figurent ou non dans un document fourni par un organisme public ou privé qu'une partie ou une tierce partie a "désignés comme RCES" parce qu'ils ne sont pas par ailleurs disponibles dans le domaine public et que leur divulgation pourrait, de l'avis de la partie ou la tierce partie, causer un tort exceptionnel à ceux qui en sont à l'origine. Chaque partie et tierce partie agira de bonne foi et fera preuve de la plus grande modération pour ce qui est de désigner des renseignements comme RCES. Chaque partie et tierce partie pourra à tout moment désigner comme non-RCC/RCES ou comme RCC des renseignements qu'elle aura désignés comme RCES.

a) Les catégories de renseignements suivantes pourront être désignées comme RCES:

i) renseignements indiquant le prix de vente ou d'offre effectif des produits ou services[3] de tout constructeur d'aéronefs civils gros porteurs (LCA) et, exception faite de ce qui est prévu à l'alinéa d) i) ci-après, tous graphiques ou autre représentation des données qui reflètent le mouvement des prix, les tendances en matière de fixation des prix ou les prix effectifs d'un modèle de LCA ou d'une famille de LCA;

[2] Si un intervenant omet par erreur de faire une telle déclaration préalable, cette omission n'affectera pas la désignation des RCES en question.

[3] Cette catégorie comprend (mais pas exclusivement) les renseignements sur les prix des LCA pris individuellement, les prix par siège ou les renseignements permettant de déterminer, de calculer ou de prendre en considération le coût d'exploitation par siège d'un LCA; les prix négociés ou offerts pour la cellule de l'aéronef; toutes les concessions offertes ou convenues par un constructeur de LCA, y compris le financement, les pièces détachées, la maintenance, la formation des pilotes, la valeur des actifs et autres garanties, les options de rachat, les arrangements en matière de recommercialisation ou autres formes de soutien du crédit. Cette catégorie comprendra également les renseignements sur la fixation des prix effectifs relatifs à un nombre quelconque d'offres et de prix concernant les LCA pris individuellement (y compris les concessions) agrégés par modèle ou autre catégorie.

RCC supprimés, comme indiqué **[*******]**

ii) renseignements collectés ou fournis dans le cadre de campagnes de vente de LCA;

iii) renseignements concernant les prévisions commerciales, analyses, plans d'action et déterminations de la valeur actionnariale/patrimoniale établis par des constructeurs de LCA, des consultants, des banques d'investissement ou la Banque européenne d'investissement, pour les produits LCA; ou

iv) renseignements concernant les coûts de production d'un constructeur de LCA, y compris, mais pas exclusivement, les données relatives à la fixation des prix par les fournisseurs.

b) Chaque partie et tierce partie pourra également désigner comme RCES d'autres catégories de renseignements commerciaux qui ne sont pas par ailleurs disponibles dans le domaine public et dont la divulgation pourrait, de l'avis de la partie, causer un tort exceptionnel à ceux qui en sont à l'origine.

c) Chaque partie ou tierce partie désignera comme RCES tous renseignements visés à l'alinéa a) qui concernent des LCA fabriqués par un constructeur de LCA dont le siège relève de la juridiction territoriale de l'une ou l'autre des parties.

d) Les catégories de renseignements suivantes ne pourront pas être désignées comme RCES:

i) données agrégées relatives à la fixation des prix pour un modèle particulier de LCA ou une famille particulière de LCA sur un marché particulier qui est indexé (c'est-à-dire ne reflète par les prix effectifs, mais plutôt les mouvements des prix à partir d'une base de 100 pour une année particulière). Ces données seront traitées comme des RCC;

ii) conclusions juridiques générales fondées sur des RCES (établissant, par exemple, que les RCES démontrent qu'un constructeur pratique la sous-cotation des prix). Ces conclusions ne seront traitées ni comme des RCC ni comme des RCES;

iii) contrats pour l'octroi d'une aide au lancement ou d'un investissement de lancement remboursable et documents d'évaluation des projets y relatifs, autres que les renseignements visés à l'alinéa a);

iv) modalités et conditions des prêts, autres que les renseignements visés à l'alinéa a); et

v) accords intergouvernementaux et décisions des pouvoirs publics, autres que les renseignements visés à l'alinéa a).

e) Des renseignements ne pourront pas être désignés comme RCES simplement parce qu'ils sont soumis au secret bancaire ou à la règle de confidentialité banquier/client.

f) À l'exception des RCC et RCES communiqués au cours du processus de collecte de renseignements au titre de l'Annexe V de l'Accord SMC et transmis par le facilitateur dans le cadre de son rapport au Groupe spécial, au cas où l'une ou l'autre des parties ferait objection à la désignation de renseignements comme RCES au titre du paragraphe 9 a) à e), le différend sera réglé par le Groupe spécial. Si le Groupe

spécial conteste la désignation de renseignements comme RCES, la partie ou la tierce partie qui les aura communiqués pourra soit les désigner comme RCC ou comme non-RCC/RCES soit les retirer. Le Groupe spécial soit détruira ces renseignements soit les restituera à la partie ou la tierce partie qui les aura communiqués. Chaque partie ou tierce partie pourra à tout moment désigner comme non-RCC/RCES ou comme RCC des renseignements qu'elle aura auparavant désignés comme RCES.

10. Les termes "**personne habilitée RCES**" s'entendent des personnes habilitées expressément désignées par les parties, le Groupe spécial ou le Directeur général de l'OMC ou la personne qu'il aura désignée, comme ayant le droit d'accéder aux RCES (selon les procédures énoncées à la section IV), ainsi que des membres du Groupe spécial.

11. Les termes "**emplacement RCES**" s'entendent d'une salle devant être fermée à clé quand elle n'est pas occupée et à laquelle seules pourront accéder les personnes habilitées RCES, située:

a) pour les RCES communiqués par les États-Unis, les Communautés européennes et toutes tierces parties, dans les locaux de l'OMC (Centre William Rappard, rue de Lausanne 154, Genève, Suisse);

b) pour les RCES communiqués par les États-Unis, dans les locaux de la Mission des États-Unis auprès de l'Union européenne à Bruxelles;

c) pour les RCES communiqués par les Communautés européennes, dans les locaux de la délégation de la Commission européenne auprès des États-Unis à Washington;

d) pour les RCES communiqués par une tierce partie, dans les locaux de sa mission à Genève auprès de l'OMC, si cette tierce partie le souhaite.

12. Les termes "**CD verrouillé**" s'entendent d'un CD-ROM qui n'est pas réinscriptible.

13. Les termes "**conseiller extérieur**" s'entendent d'un conseil juridique ou de tout autre conseiller d'une partie ou une tierce partie, qui:

a) conseille une partie ou une tierce partie au cours du différend;

b) n'est pas un employé, un administrateur ou un agent d'une entité ni d'une filiale d'une entité fabricant des LCA, assurant des approvisionnements à une entité fabricant des LCA ou fournissant des services de transport aérien; et

c) est assujetti à un code de conduite professionnelle exécutoire qui comporte une obligation de protéger les renseignements confidentiels, ou a été engagé par un autre conseiller extérieur qui est chargé d'assurer la conformité aux présentes procédures et est assujetti à un tel code de conduite professionnelle.

Aux fins du présent paragraphe, un conseil juridique extérieur représentant un constructeur de LCA dont le siège est sur le territoire d'une des parties ou tierces parties dans le cadre de la présente procédure ou des consultants extérieurs qui ont été engagés par un tel conseil pour donner des avis en ce qui concerne la présente procédure ne sont pas considérés comme des agents d'une entité visés à l'alinéa b).

14. Les termes "**Groupe spécial**" s'entendent du Groupe spécial DS316 dont la composition a été arrêtée le 17 octobre 2005.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

15. Le terme "**partie**" s'entend des Communautés européennes ou des États-Unis.

15*bis* Les termes "**RCC-partie"** s'entendent des RCC communiqués initialement par une partie.

16. Le terme "**représentant**" s'entend d'un employé d'une partie ou une tierce partie.

17. Les termes "**ordinateur portable scellé**" s'entendent d'un ordinateur portable ayant les caractéristiques (logiciel et progiciel) jugées nécessaires par la partie qui communique des RCES pour en assurer la protection, à condition qu'il soit équipé d'un logiciel permettant la recherche et l'impression de ces RCES conformément au paragraphe 44. Par contre, les RCES ne pourront pas être modifiés sur l'ordinateur portable scellé.

18. Les termes "**lieu sûr**" s'entendent d'un lieu devant être fermé à clé quand il n'est pas occupé et auquel seules pourront accéder les personnes habilitées, situé:

a) dans le cas du Groupe spécial, du facilitateur, des membres du GPE ou des experts désignés par le Groupe spécial conformément au paragraphe 1 d), et du Secrétariat, dans les locaux de l'OMC (Centre William Rappard, rue de Lausanne, 154, Genève, Suisse);

b) dans le cas des Communautés européennes, dans les bureaux de l'Équipe des relations extérieures du Service juridique de la Commission européenne (rue de la Loi 200, Bruxelles, Belgique), les bureaux de la Direction générale du commerce de la Commission européenne (rue de la Loi 170, Bruxelles, Belgique), les bureaux de la Délégation permanente des Communautés européennes auprès des organisations internationales à Genève (rue du Grand-Pré 66, 1202, Genève, Suisse), et trois lieux additionnels spécifiés conformément à l'alinéa d);

c) dans le cas des États-Unis, dans les bureaux du Conseiller juridique du Représentant des États-Unis pour les questions commerciales internationales (600 17th Street, NW, Washington, D.C., États-Unis), les bureaux du Service de l'administration des importations, Département du commerce des États-Unis (600 17th Street, NW, Washington, D.C., États-Unis), les locaux de la Mission des États-Unis auprès de l'Organisation mondiale du commerce (11, route de Pregny, 1292, Chambésy, Suisse) et trois lieux additionnels spécifiés conformément à l'alinéa d); et

d) trois lieux autres qu'un bureau d'une administration publique qui sont désignés par chaque partie pour être utilisés par ses conseillers extérieurs, à condition que les coordonnées de ces lieux aient été communiquées à l'autre partie et au Groupe spécial, et que l'autre partie n'ait pas fait objection à la désignation d'un tel lieu dans les dix jours suivant cette communication.

e) Le Groupe spécial pourra se prononcer sur toutes objections formulées au titre de l'alinéa d).

19. Les termes "**ordinateur autonome**" s'entendent d'un ordinateur qui n'est pas connecté à un réseau.

20. Les termes "**imprimante autonome**" s'entendent d'une imprimante qui n'est pas connectée à un réseau.

20*bis* Le terme "**communication**" s'entend de tous renseignements écrits, électroniques ou communiqués oralement qui sont transmis au Groupe spécial, y compris, mais pas exclusivement, la

correspondance, les communications écrites, les pièces, les déclarations orales et les réponses aux questions.

21. Les termes "**tierce partie**" s'entendent d'un Membre ayant informé l'ORD de son intérêt dans le différend conformément à l'article 10 du Mémorandum d'accord.

22. Les termes "**personne habilitée RCC d'une tierce partie**" s'entendent d'un représentant ou d'un conseiller extérieur d'une tierce partie auxquels l'accès aux RCC a été accordé conformément aux paragraphes 27, 34, 34*bis* et 39*bis*.

III. CHAMP D'APPLICATION

23. Les présentes procédures s'appliquent à tous les RCC et RCES reçus par une personne habilitée à la suite des procédures prévues à l'Annexe V et/ou de la procédure du Groupe spécial et à tous les RCC examinés, conformément aux présentes procédures, par une personne habilitée RCC d'une tierce partie. Dès que le facilitateur transmettra les RCC et RCES au Groupe spécial comme il l'a envisagé dans sa lettre du 24 février accompagnant son rapport au titre de l'Annexe V au Groupe spécial et que les personnes habilitées seront désignées conformément au paragraphe 30, les présentes procédures remplaceront les procédures RCC/RCES adoptées par le facilitateur.

24. À moins qu'elles n'en disposent expressément autrement, les présentes procédures ne s'appliquent pas au traitement par une partie ou une tierce partie de ses propres RCC et RCES.

25. Le Groupe spécial est conscient du fait que les Communautés européennes auront peut-être besoin de communiquer des renseignements qu'elles classent au niveau interne comme "Très secret UE", "Secret UE" ou "Confidentiel UE". Dans toute la mesure possible, le Groupe spécial mettra en œuvre des procédures pour assurer la protection de ces renseignements classés au cas où l'une ou l'autre des parties informerait le Secrétariat qu'elle communiquera de tels renseignements classés et ne les a pas déjà désignés comme RCC ou RCES. En pareils cas, la partie qui communique de tels renseignements classés proposera des procédures appropriées pour en assurer la protection.

IV. DÉSIGNATION DES PERSONNES HABILITÉES

26. Au plus tard le 23 octobre 2006, chaque partie communiquera à l'autre partie et aux tierces parties, et au Groupe spécial, une liste des noms et titres de tous représentants et conseillers extérieurs qui ont besoin d'avoir accès aux RCC communiqués par l'autre partie et/ou les tierces parties et qu'elle souhaite voir désignés comme personnes habilitées, ainsi que de tout personnel de bureau ou d'appui qui aurait accès aux RCC. Sur cette liste, chaque partie indiquera quelles personnes habilitées ont besoin d'avoir accès aux RCES communiqués par l'autre partie et/ou les tierces parties et qu'elle souhaite voir désignées comme personnes habilitées RCES.

27. Il n'y aura pas de personne habilitée RCES d'une tierce partie. La désignation de personnes habilitées RCC d'une tierce partie sera régie par les paragraphes 34 et 34*bis*.

28. Chaque partie limitera autant que possible le nombre de personnes habilitées. Chaque partie ne pourra désigner au total qu'un maximum de 30 représentants et 20 conseillers extérieurs comme "personnes habilitées RCES".

29. Les membres du Groupe spécial, le facilitateur, tous membres du GPE ou experts désignés par le Groupe spécial conformément au paragraphe 1 d) auront accès aux RCC et RCES. Le Directeur général de l'OMC, ou la personne qu'il aura désignée, communiquera aux parties et aux tierces parties, et au Groupe spécial, une liste des employés du Secrétariat qui ont besoin d'avoir accès aux RCC et/ou RCES.

RCC supprimés, comme indiqué **[*******]**

30. À moins qu'une partie ne fasse objection à la désignation d'un conseiller extérieur de l'autre partie ou d'un employé du Secrétariat, le Groupe spécial désignera ces personnes comme personnes habilitées. Une partie pourra également formuler une objection dans un délai de dix jours après avoir pris connaissance de renseignements dont elle ne disposait pas au moment du dépôt d'une liste au titre des paragraphes 26 ou 29 et qui donneraient à penser que la désignation d'une personne n'est pas appropriée. Si une partie formule une objection, le Groupe spécial se prononcera sur cette objection dans un délai de dix jours ouvrables.

31. Une objection pourra être fondée sur la non-conformité à la définition de "conseiller extérieur" ou tout autre motif impérieux, y compris les conflits d'intérêts.

32. Les parties ou le Directeur général de l'OMC, ou la personne qu'il aura désignée, pourront à tout moment proposer des modifications de leurs listes, sous réserve des limites globales fixées au paragraphe 28 et des objections faites à l'inscription de nouvelles personnes habilitées conformément au paragraphe 31.

V. RCC

33. Seules les personnes habilitées et les personnes habilitées RCC d'une tierce partie pourront avoir accès aux RCC communiqués dans la présente procédure. Les personnes habilitées RCC d'une tierce partie ne pourront pas avoir accès aux RCC-partie autres que ceux qui figurent dans les communications. Les personnes habilitées et les personnes habilitées RCC d'une tierce partie utiliseront les RCC uniquement aux fins du présent différend. Aucune personne habilitée ne divulguera les RCC, ou ne permettra qu'ils soient divulgués, à quiconque hormis une autre personne habilitée ou une personne habilitée RCC d'une tierce partie. Aucune personne habilitée RCC d'une tierce partie ne divulguera les RCC, ou ne permettra qu'ils soient divulgués, à quiconque hormis une autre personne habilitée ou une personne habilitée RCC d'une tierce partie.

34. Chaque tierce partie qui souhaite avoir accès aux RCC-partie figurant dans la première communication d'une partie communiquera à l'autre partie et aux tierces parties, et au Groupe spécial, une liste des noms et titres de tous représentants et conseillers extérieurs (y compris le personnel de bureau ou d'appui) qui ont besoin d'avoir accès à ces RCC et qu'elle souhaite voir désignés comme personnes habilitées. Chaque tierce partie limitera autant que possible le nombre de personnes habilitées. Chaque tierce partie pourra désigner au total un maximum de cinq représentants et conseillers extérieurs comme personnes habilitées.

34*bis* À moins qu'une partie ne fasse objection à la désignation d'un conseiller extérieur d'une tierce partie, le Groupe spécial désignera ces personnes comme personnes habilitées. Une partie pourra également formuler une objection dans un délai de dix jours après avoir pris connaissance de renseignements dont elle ne disposait pas au moment du dépôt d'une liste au titre du paragraphe 34 ci-dessus et qui donneraient à penser que la désignation d'une personne n'est pas appropriée. Si une partie formule une objection, le Groupe spécial se prononcera sur cette objection dans un délai de dix jours ouvrables. Une objection pourra être fondée sur la non-conformité à la définition de "conseiller extérieur" ou tout autre motif impérieux, y compris les conflits d'intérêts.

35. Une partie ne fera pas plus d'une copie de tous RCC communiqués par l'autre partie ou une tierce partie pour chaque lieu sûr prévu pour cette partie au paragraphe 18.

36. Les parties pourront incorporer des RCC dans des mémoires internes à l'usage exclusif des personnes habilitées. Tout mémoire et les RCC qu'il contient porteront les mentions indiquées au paragraphe 4.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

37. Les RCC communiqués conformément aux présentes procédures ne seront pas copiés, distribués ni retirés du lieu sûr, sauf si nécessaire pour communication au Groupe spécial.

38. Le traitement de tous RCC dans les communications d'une partie au Groupe spécial sera régi par les dispositions du présent paragraphe, qui prévaudront dans la limite de tout conflit avec les autres dispositions des Procédures de travail (y compris les présentes procédures) concernant les RCC.

a) Les parties pourront incorporer des RCC dans les communications au Groupe spécial, portant les mentions indiquées au paragraphe 4. Dans des cas exceptionnels, les parties pourront inclure des RCC dans un appendice joint à une communication.

b) Une partie présentant une communication ou un appendice contenant des RCC présentera aussi, dans un délai devant être fixé par le Groupe spécial, une version omettant tous RCC. C'est ce que l'on appellera la "version non-RCC". Toutefois, une partie n'est pas tenue de présenter une "version non-RCC" d'une pièce quelconque contenant des RCC, à moins que le Groupe spécial ne le lui prescrive expressément.

c) Une version non-RCC sera suffisante pour permettre une compréhension raisonnable de sa substance. Afin d'établir une telle version non-RCC:

   i) Une partie pourra demander à la partie qui a communiqué initialement les RCC, dès que possible, d'indiquer avec précision les parties des documents contenant des RCC qui pourront être incluses dans la version non-RCC et, si cela est nécessaire pour permettre une compréhension raisonnable de la substance des renseignements, de présenter un résumé non-RCC suffisamment détaillé pour atteindre ce but.

   ii) Sur réception d'une telle demande, la partie qui a communiqué initialement les RCC, dès que possible, indiquera avec précision les parties des documents contenant des RCC qui pourront être incluses dans la version non-RCC et, si cela est nécessaire pour permettre une compréhension raisonnable de la substance des renseignements, fournira un résumé non-RCC suffisamment détaillé pour atteindre ce but.

   iii) Le Groupe spécial tranchera tout désaccord sur le point de savoir si la partie qui a communiqué initialement les RCC n'a pas indiqué avec suffisamment de précision les parties des documents contenant des RCC qui pourraient être incluses dans la version non-RCC et n'a pas fourni, si nécessaire, un résumé non-RCC suffisamment détaillé pour permettre une compréhension raisonnable de la substance des renseignements, et pourra prendre les mesures appropriées pour faire en sorte que les dispositions du présent paragraphe soient respectées.

d) La partie défenderesse pourra désigner les bureaux personnels de quatre au maximum de ses personnes habilitées comme lieux sûrs additionnels à seule fin de conserver les versions RCC des communications des parties au Groupe spécial et de permettre leur examen. Toutes les protections applicables aux RCC au titre des présentes procédures, y compris les règles relatives à la conservation énoncées au paragraphe 41, s'appliqueront à de telles communications. Les pièces RCC jointes aux communications ne pourront pas être conservées ni examinées dans ces lieux sûrs additionnels. La partie défenderesse communiquera au Groupe spécial et à la partie

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

plaignante l'adresse (y compris le numéro de salle) de chacun des lieux sûrs additionnels.

39. Tout document contenant des RCC ne sera pas reproduit en un nombre d'exemplaires excédant les besoins des personnes habilitées. Toutes les copies de ces documents seront numérotées par ordre séquentiel. On évitera dans toute la mesure du possible de faire des copies électroniques. Ces documents pourront être transmis électroniquement uniquement par courriel sécurisé. Si une partie ou une tierce partie communique au Groupe spécial un document initial qui ne peut pas être transmis électroniquement, elle déposera, le jour de la communication, une copie de ce document dans le premier lieu sûr indiqué pour les parties/tierces parties au paragraphe 18.

39*bis* Nonobstant le paragraphe 19 des Procédures de travail[4], les procédures ci-après s'appliquent à l'accès par les tierces parties à la communication d'une partie qui contient des RCC-partie.

a) La communication d'une partie contenant des RCC-partie ne sera pas signifiée aux tierces parties à moins que les deux parties n'en conviennent autrement.

b) Les personnes habilitées d'une tierce partie pourront prendre connaissance des RCC-partie figurant dans la première communication écrite d'une partie uniquement dans une salle de lecture désignée. Elles ne pourront apporter dans cette salle aucun dispositif d'émission ou d'enregistrement électronique. Elles ne pourront pas emporter hors de cette salle la communication d'une partie contenant des RCC-partie, mais pourront prendre des notes manuscrites sur les RCC-partie figurant dans cette communication. Ces notes seront utilisées exclusivement pour le présent différend (DS316). Chaque personne prenant connaissance de la communication d'une partie contenant des RCC-partie complétera et signera un registre indiquant la communication qu'elle a examinée. Le Secrétariat de l'OMC conservera ce registre pendant un an après l'achèvement de la procédure du Groupe spécial. À l'entrée et à la sortie de la salle, les conseillers extérieurs qui sont des personnes habilitées RCC d'une tierce partie pourront être soumis à des contrôles appropriés.

c) Si une personne habilitée RCC d'une tierce partie emporte hors de la salle de lecture désignée un mémoire manuscrit conformément à l'alinéa b) ci-dessus, elle le conservera uniquement dans un conteneur de sécurité fermé à clé. Ce mémoire sera protégé de façon appropriée contre toute curiosité déplacée et indiscrétion au moment de la consultation et il sera transmis uniquement sous double enveloppe renforcée cachetée. La teneur de ce mémoire ne sera pas incorporée, sous une forme électronique ou manuscrite, dans la version non-RCC, telle qu'elle est définie au paragraphe 38 b).

d) Toutes les tierces parties qui ont désigné des personnes habilitées RCC d'une tierce partie doivent communiquer au Groupe spécial et aux deux parties les coordonnées de la salle spécifique (y compris l'adresse et le numéro de salle) dans laquelle se trouve le conteneur de sécurité fermé à clé visé à l'alinéa c) ci-dessus.

e) Si une personne habilitée RCC d'une tierce partie emporte hors de la salle de lecture désignée un mémoire manuscrit conformément à l'alinéa b) ci-dessus, ce mémoire ne sera pas reproduit en un nombre d'exemplaires excédant les besoins des personnes habilitées RCC d'une tierce partie. Toutes les copies de ces documents seront numérotées par ordre séquentiel. Il sera interdit d'en faire des copies électroniques.

[4] Concernant la signification des documents.

RCC supprimés, comme indiqué **[*******]**

f) Une tierce partie ne pourra incorporer dans le corps de sa communication aucun RCC-partie. Si une tierce partie souhaite se référer à des RCC-partie, les arguments pertinents comportant ces RCC devraient être incorporés dans un appendice séparé. Cet appendice ne sera pas signifié aux autres tierces parties.

g) À la date fixée par le Groupe spécial comme date limite pour la présentation d'une communication en tant que tierce partie, une tierce partie signifiera sa communication uniquement aux parties et au Groupe spécial. La communication sera signifiée aux autres tierces parties uniquement après que les parties auront confirmé que la communication ne contient pas ni ne divulgue de RCC-partie. Une partie apportera cette confirmation à la tierce partie concernée ou sinon l'informera de tout changement nécessaire dans les deux jours ouvrables suivant la réception des communications des tierces parties.

40. Une partie ou une tierce partie qui souhaite communiquer des RCC, ou y faire référence, au cours d'une réunion du Groupe spécial en informera le Groupe spécial et l'autre partie, et les tierces parties selon qu'il conviendra. Le Groupe spécial exclura de la réunion les personnes qui ne sont pas des personnes habilitées ou, selon qu'il conviendra, des personnes habilitées RCC d'une tierce partie pour la durée de la communication et de l'examen des RCC.

41. Les personnes habilitées conserveront les RCC uniquement dans des conteneurs de sécurité fermés à clé. Les RCC seront protégés de façon appropriée contre toute curiosité déplacée et indiscrétion au moment de la consultation et seront transmis uniquement sous double enveloppe renforcée cachetée. Tous les documents de travail (par exemple, projets de communication, feuilles de travail, etc.) contenant des RCC seront, lorsqu'on n'en aura plus besoin, déchiquetés ou brûlés conformément à la pratique normale des gouvernements en matière de destruction de documents sensibles.

42. Le Groupe spécial ne divulguera pas de RCC dans son rapport, mais pourra faire des déclarations ou tirer des conclusions qui seront fondées sur les renseignements extraits des RCC.

VI. RCES

43. Sauf disposition contraire figurant ci-après, les RCES seront soumis à toutes les restrictions indiquées dans la section V qui s'appliquent aux RCC.

44. Les RCES seront communiqués à l'OMC sous forme électronique, au moyen de CD verrouillés ou de deux ordinateurs portables scellés pouvant être connectés à des moniteurs de 19 pouces à 21 pouces. Les RCES seront conservés à l'emplacement RCES indiqué au paragraphe 11 a) et seront mis à disposition pour consultation et utilisation par les personnes habilitées RCES conformément au paragraphe 47 ci-après. Chaque partie conservera une copie additionnelle (électronique ou papier) des RCES qu'elle communique à l'OMC pour que les personnes habilitées RCES agissant au nom de l'autre partie puissent y avoir accès à l'emplacement RCES indiqué au paragraphe 11 qui se trouve sur le territoire de l'autre partie. Une imprimante autonome pourra être utilisée pour faire des copies papier de tous RCES. Ces copies seront faites sur du papier de couleur distinctive. Elles seront soit conservées dans un coffre-fort à l'emplacement RCES pertinent, soit détruites à la fin de la séance de travail pertinente.

45. Si une tierce partie communique des RCES, elle informera les parties qu'une telle communication a été faite.

46. Sauf disposition contraire figurant dans les présentes procédures, les RCES ne seront pas conservés, transmis ni copiés que ce soit sous une forme écrite ou électronique.

RCC supprimés, comme indiqué **[*******]**

47. Les personnes habilitées RCES d'une partie pourront prendre connaissance des RCES sur l'ordinateur portable scellé présenté par l'autre partie/une tierce partie ou, dans le cas des RCES communiqués sous forme de CD verrouillés sur un ordinateur autonome, uniquement dans une salle désignée à l'un des emplacements RCES indiqués au paragraphe 11, à moins que les parties n'en conviennent autrement. La salle désignée sera accessible aux personnes habilitées RCES de 9 heures à 17 heures pendant les jours ouvrables officiels à l'emplacement RCES correspondant, sauf à l'emplacement indiqué au paragraphe 11 a) où la salle sera accessible à tout moment, y compris pendant les week-ends, au Groupe spécial, au facilitateur et aux membres du GPE ou experts désignés par le Groupe spécial conformément au paragraphe 1 d), et aux personnes habilitées RCES désignées par le Directeur général de l'OMC ou la personne qu'il aura désignée. Les personnes habilitées RCES ne pourront apporter dans cette salle aucun dispositif de transmission ou d'enregistrement électronique. Elles ne pourront pas emporter les RCES hors de cette salle, si ce n'est sous la forme de notes manuscrites ou de données agrégées établies sur un ordinateur autonome. Dans l'un et l'autre cas, ces notes ou renseignements seront utilisés exclusivement pour le présent différend en relation avec lequel les RCES ont été communiqués. Chaque personne prenant connaissance des RCES à l'emplacement RCES complétera et signera un registre indiquant les RCES qu'elle a examinés; il se peut aussi qu'un tel registre soit établi automatiquement. Chaque partie, pour l'emplacement RCES visé au paragraphe 11, qui se trouve sur son territoire conservera ce registre pendant un an après l'achèvement de la procédure du Groupe spécial. À l'entrée et à la sortie de la salle, les conseillers extérieurs qui sont des personnes habilitées RCES pourront être soumis à des contrôles appropriés. La consultation des RCES à l'emplacement indiqué au paragraphe 11 a) par les personnes habilitées RCES désignées par les parties se fera en présence d'un garde de sécurité ou d'un employé de l'OMC.

48. Aucune personne habilitée ne divulguera de RCES à quiconque hormis une autre personne habilitée RCES, et elle le fera alors uniquement aux fins du présent différend.

49. Les RCES pourront être traités uniquement sur des ordinateurs autonomes. Tout mémoire contenant des RCES ne sera pas transmis électroniquement, que ce soit par courriel, en fac-similé ou d'une autre manière.

50. Une partie ou une tierce partie qui souhaite communiquer des RCES, ou y faire référence, au cours d'une réunion du Groupe spécial en informera le Groupe spécial et l'autre partie, et les tierces parties selon qu'il conviendra. Le Groupe spécial exclura de la réunion les personnes qui ne sont pas des personnes habilitées RCES pour la durée de la communication et de l'examen des RCES.

51. Tous les RCES seront conservés dans un coffre-fort à l'emplacement RCES pertinent.

52. Le traitement de tous RCES dans les communications d'une partie au Groupe spécial sera régi par les dispositions du présent paragraphe, qui prévaudront dans la limite de tout conflit avec les autres dispositions des Procédures de travail (y compris les présentes procédures) concernant les RCES.

a) Les RCES pourront être incorporés dans un appendice séparé, mais pas dans le corps, de la communication d'une partie, lequel appendice sera compréhensible en soi. Le document contenant les RCES sera dénommé "appendice version RCES intégrale".

b) Une partie présentant un appendice contenant des RCES présentera aussi, dans un délai devant être fixé par le Groupe spécial, une version omettant tous RCES. C'est ce que l'on appellera l'"appendice version caviardée".

c) À la demande d'une partie, les renseignements contenus dans l'appendice version caviardée pourront être traités comme des RCC, conformément aux dispositions de la section V.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

d) Un appendice version caviardée sera suffisant pour permettre une compréhension raisonnable de sa substance. Afin d'établir un tel appendice version caviardée:

i) Une partie pourra demander que la partie qui a communiqué initialement les RCES, dès que possible, indique avec précision les parties des documents contenant des RCES qui pourront être incluses dans l'appendice version caviardée et, si cela est nécessaire pour permettre une compréhension raisonnable de la substance des renseignements, fournisse un résumé non-RCES suffisamment détaillé pour atteindre ce but.

ii) Sur réception d'une telle demande, la partie qui a communiqué initialement les RCES, dès que possible, indiquera avec précision les parties des documents contenant des RCES qui pourront être incluses dans l'appendice version caviardée et, si cela est nécessaire pour permettre une compréhension raisonnable de la substance des renseignements, fournira un résumé non-RCES suffisamment détaillé pour atteindre ce but.

iii) Le Groupe spécial tranchera tout désaccord sur le point de savoir si la partie qui a communiqué initialement les RCES n'a pas indiqué avec suffisamment de précision les parties des documents contenant des RCES qui pourraient être incluses dans l'appendice version caviardée et n'a pas fourni, si nécessaire, un résumé non-RCES suffisamment détaillé pour permettre une compréhension raisonnable de la substance des renseignements, et pourra prendre les mesures appropriées pour faire en sorte que les dispositions du présent paragraphe soient respectées.

e) L'appendice version RCES intégrale sera conservé dans un emplacement RCES sous la forme d'un CD verrouillé. Si cela n'est pas réalisable, la partie pourra le conserver dans un conteneur de sécurité fermé à clé dans un lieu sûr sous la forme d'un CD verrouillé.

f) Le CD verrouillé contenant l'appendice version RCES intégrale portera une étiquette avec la mention "VERSION INTÉGRALE DE L'APPENDICE RCES DE LA COMMUNICATION" et indiquera le nom de la partie qui aura communiqué les RCES. En outre, l'appendice RCES lui-même se présentera avec un en-tête entre des crochets doubles en caractère gras sur chaque page dans un fichier électronique portant la mention "VERSION INTÉGRALE DE L'APPENDICE RCES DE LA COMMUNICATION". Le fichier électronique contenant l'appendice RCES aura un nom de fichier où figureront les lettres "VERSION RCES".

g) La partie communiquera une copie de l'appendice version RCES intégrale au Groupe spécial (aux bons soins du Greffe du règlement des différends) et deux copies à l'autre partie sous la forme de deux CD verrouillés. L'appendice version RCES intégrale ne sera pas transmis par courriel. Les parties se mettront à l'avance d'accord sur le nom de la personne habilitée qui recevra le CD verrouillé.

h) La partie commencera le transfert des CD verrouillés contenant l'appendice version RCES intégrale au plus tard à la date limite fixée pour la communication correspondante et, dans le même temps, donnera au Groupe spécial et à l'autre partie la preuve que cela a été fait.

i) Pas plus d'un jour ouvrable avant une réunion du Groupe spécial avec les parties, une partie pourra, exclusivement à la Mission permanente de cette partie à Genève, utiliser

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

le CD verrouillé pour établir pas plus d'une copie papier de l'appendice version RCES intégrale pour chaque personne habilitée RCES qui prévoit d'assister à cette réunion du Groupe spécial.

j) Les membres du Groupe spécial, le facilitateur et les membres du GPE ou experts désignés par le Groupe spécial conformément au paragraphe 1 d), et les personnes habilitées RCES désignées par le Directeur général de l'OMC ou la personne qu'il aura désignée pourront, exclusivement dans les locaux de l'OMC, établir des versions papier de l'appendice version RCES intégrale pour, et immédiatement avant, une réunion du Groupe spécial avec les parties et/ou une réunion interne.

k) Toute copie papier d'une version RCES intégrale sera détruite immédiatement à l'issue d'une réunion du Groupe spécial avec les parties et/ou d'une réunion interne.

k*bis*) Les parties sont encouragées à communiquer, pour les pièces contenant des RCES, des versions dont tous les RCES ont été supprimés. De telles pièces seront dénommées "pièces version caviardée RCES". Elles pourront contenir des RCC.

i) Une partie pourra communiquer au Groupe spécial les pièces version caviardée RCES qu'elle a établies et les signifier à l'autre partie conformément aux procédures applicables, au moment où elle signifie la communication à laquelle la pièce se rapporte.

ii) Si une pièce version caviardée RCES n'est pas communiquée par la partie qui communique la pièce, une personne habilitée RCES représentant l'autre partie pourra établir une pièce version caviardée RCES de la pièce en question.

iii) Des pièces version caviardée RCES pourront être établies par une personne habilitée RCES, à un emplacement RCES, en supprimant les RCES figurant dans la pièce (identifiés par des doubles crochets) et soit en imprimant soit en photocopiant le document ainsi obtenu ne contenant aucun RCES. La suppression des RCES dans ce document sera vérifiée par une personne agréée à cet effet par la partie qui aura communiqué la (les) pièce(s) en question. Ledit document ne contenant aucun RCES (mais qui pourra contenir des RCC) constituera la pièce version caviardée RCES de cette pièce, et pourra être retiré de l'emplacement RCES.

iv) Les parties coopéreront dans toute la mesure du possible pour mettre à disposition le matériel nécessaire, y compris des imprimantes, des photocopieuses et des moyens physiques de suppression de texte dans un document, afin de permettre l'établissement de pièces version caviardée RCES, y compris la mise à disposition d'une personne habilitée RCES aux fins de la vérification prévue au paragraphe iii) ci-dessus. Les pièces version caviardée RCES pourront être établies par des personnes habilitées RCES sur demande pendant les périodes où la salle désignée à l'emplacement RCES pertinent est accessible, comme il est prévu au paragraphe 47 des présentes procédures.

v) Le Groupe spécial tranchera tout désaccord découlant de l'application du présent alinéa et prendra les mesures appropriées pour faire en sorte que les dispositions du présent paragraphe soient respectées.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

l) Le Groupe spécial se réserve le droit, après avoir consulté les parties, de modifier les dispositions du présent paragraphe à tout moment pour tenir compte de situations se produisant pendant les réunions du Groupe spécial et lors de l'établissement du rapport intérimaire et du rapport final.

53. Le Groupe spécial ne divulguera pas de RCES dans son rapport, mais pourra faire des déclarations ou tirer des conclusions qui seront fondées sur les renseignements extraits des RCES.

VII. RESPONSABILITÉ DE L'APPLICATION DES PROCÉDURES

54. Il incombe à chaque partie et tierce partie de faire en sorte que ses personnes habilitées et les personnes habilitées RCES d'une tierce partie se conforment aux présentes procédures pour protéger les RCC et RCES communiqués par chaque partie et tierce partie, ainsi qu'aux codes de conduite professionnelle exécutoires auxquels ses personnes habilitées ou autres conseillers extérieurs sont assujettis. Il incombe au Secrétariat de faire en sorte que ses employés se conforment aux présentes procédures pour protéger les RCC et RCES communiqués par une partie ou une tierce partie et respectent les prescriptions imposant d'assurer l'accès à l'OMC aux personnes habilitées et de contrôler l'utilisation que les personnes habilitées RCES font des éléments d'information qu'elles examinent dans les locaux de l'OMC. Le Groupe spécial se conformera aux présentes procédures pour protéger les RCC et RCES communiqués par une partie ou une tierce partie.

VIII. PROCÉDURES ADDITIONNELLES

55. Après avoir consulté les parties, le Groupe spécial pourra appliquer toutes autres procédures additionnelles qu'il jugera nécessaires pour mieux protéger la confidentialité des RCC ou RCES ou d'autres types de renseignements qui ne sont pas explicitement visés par les présentes procédures.

56. Le Groupe spécial pourra, avec le consentement des deux parties, déroger à toute partie des présentes procédures. Cette "dérogation" sera spécifiquement énoncée par écrit et signée par un représentant de l'une et l'autre des parties.

IX. RESTITUTION ET DESTRUCTION

57. À l'achèvement de la procédure du Groupe spécial, tel qu'il est défini aux paragraphes 3 a), 3 c) ou 3 d), dans le délai fixé par le Groupe spécial, le Groupe spécial, tous membres du GPE ou experts désignés par le Groupe spécial, le facilitateur, le Secrétariat, les parties et les tierces parties (ainsi que toutes les personnes habilitées) détruiront ou restitueront tous les documents (y compris la documentation électronique) ou autres enregistrements contenant des RCC à la partie ou la tierce partie qui a communiqué ces documents ou autres enregistrements. Le Groupe spécial, le Secrétariat et les parties détruiront et/ou restitueront toute documentation électronique communiquée par une partie ou une tierce partie qui contient des RCES.

58. À l'achèvement de la procédure du Groupe spécial, tel qu'il est défini au paragraphe 3 b), le Groupe spécial informera l'Organe d'appel des présentes procédures et lui transmettra tous RCC/RCES régis par les présentes procédures. Cette transmission se fera séparément de celle du reste du dossier du Groupe spécial, dans toute la mesure possible.

59. Le disque dur de tous les ordinateurs autonomes et tous les supports de sauvegarde utilisés pour ces ordinateurs seront détruits à l'achèvement de la procédure du Groupe spécial.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE F

CERTAINES DÉCISIONS DU GROUPE SPÉCIAL CONCERNANT LES PROCÉDURES RELATIVES AUX RCC/RCES ET LEUR APPLICATION

Table des matières		Page
Annexe F-1	Communication du 13 mars 2007	F-2
Annexe F-2	Communication du 15 mars 2007	F-23
Annexe F-3	Communication du 30 mars 2007	F-27
Annexe F-4	Communication du 24 avril 2007	F-43
Annexe F-5	Communication du 30 avril 2007	F-45
Annexe F-6	Communication du 23 mai 2007	F-46

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE F-1

COMMUNICATION DU 13 MARS 2007

Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (DS316)

1. Après avoir examiné les observations formulées par les États-Unis sur le projet de version non-RCC de la première communication écrite des Communautés européennes, et la réponse des CE, le Groupe spécial est arrivé à certaines conclusions sur cette question et sur certains autres points concernant l'application des procédures relatives aux RCC/RCES qu'il a établies dans le présent différend. Comme il reconnaît qu'il est important de clarifier le plus tôt possible les questions relatives à ces procédures, il a décidé à ce stade de rendre une décision sur la question de la désignation des RCC dans la première communication écrite des CE, et sur certains autres points. Il poursuit l'examen des autres questions dont il a été saisi, y compris celles concernant la désignation des RCES dans la première communication écrite des CE, et il se prononcera à leur sujet dans les meilleurs délais.

2. Avant de régler la question de la désignation des RCC dans la première communication écrite des CE, le Groupe spécial observe, de façon générale, que ses procédures relatives aux RCC/RCES visent à protéger des *renseignements* spécifiques, et non l'intégralité d'une communication ou d'un autre document. C'est pour cette raison que le paragraphe 4 desdites procédures exige que les renseignements spécifiques désignés comme RCC/RCES soient placés entre crochets (simples ou doubles, selon qu'il sera approprié) dans tout document imprimé ou électronique donné. Cette interprétation générale du sens des RCC et RCES a des conséquences quant à la manière dont les procédures relatives aux RCC/RCES doivent être appliquées.

a) Premièrement, le Groupe spécial tient à préciser que les parties ne doivent pas présenter des communications ou des pièces qui sont dans leur intégralité désignées comme RCC ou RCES, mais doivent indiquer spécifiquement, au moyen de crochets comme le prévoit le paragraphe 4, les renseignements figurant *dans* ces documents ou pièces qui, selon elles, devraient être désignés comme tels. Nous notons, par exemple, que dans leur lettre datée du 6 mars portant la mention "version RCC", les CE n'ont spécifiquement indiqué comme RCC au moyen de crochets *aucun* renseignement spécifique. Si une partie estime qu'une communication ou une pièce contient des RCC, elle **doit** indiquer ces renseignements au moyen de crochets comme le prévoit le paragraphe 4.

b) Deuxièmement, le Groupe spécial ne considère pas que des "opinions" ou "positions" puissent être désignées comme RCC ou RCES simplement parce qu'elles concernent des RCC ou RCES.[1] C'est ce qui ressort des procédures relatives aux RCC/RCES elles-mêmes, qui prévoient spécifiquement que le "Groupe spécial … pourra faire des déclarations ou tirer des conclusions qui seront fondées sur les renseignements extraits des" RCC ou RCES (paragraphes 42 et 53), et exigent en outre qu'une partie fournisse sur demande un résumé non-RCC ou non-RCES des RCC ou RCES suffisamment détaillé pour permettre une compréhension raisonnable de la substance

[1] Il devrait ressortir de ce qui précède que le Groupe spécial ne partage pas le point de vue des CE selon lequel des opinions personnelles peuvent en elles-mêmes et à elles seules constituer des RCC ou des RCES simplement parce que ces *opinions* ne sont pas du domaine public.

des renseignements (paragraphes 38 c) i) et 52 d) ii)). Bien entendu, les parties doivent veiller à ce que les "opinions" ou "positions" fondées sur les RCC ou RCES ne divulguent pas de RCC ou RCES spécifiques. Il peut s'avérer difficile de savoir jusqu'où aller dans certains cas, mais cela ne doit pas justifier une approche générale consistant à désigner l'intégralité de ces "opinions" ou "positions" comme RCC ou RCES.

c) Troisièmement, les procédures relatives aux RCC/RCES disposent clairement que des renseignements ne peuvent être traités comme RCC ou RCES que s'ils "ne sont pas par ailleurs disponibles dans le domaine public" (paragraphes 2 et 9). Le fait que des renseignements figurent aussi dans des "documents RCC [ou RCES]" ne veut pas dire qu'ils peuvent être traités comme RCC ou RCES s'ils sont manifestement et sans ambiguïté disponibles dans le domaine public. La question pertinente pour la désignation des renseignements comme RCC ou RCES n'est pas la source des renseignements en soi. Le Groupe spécial note qu'il peut être difficile de décider si les renseignements sont manifestement et sans ambiguïté disponibles dans le domaine public. Il a donc fait preuve de prudence pour se prononcer sur ces objections spécifiques à ce stade car il n'était pas convaincu par les renseignements disponibles. Il se peut qu'il revienne sur ces objections ultérieurement.

d) Quatrièmement, le Groupe spécial note la préoccupation des CE concernant la protection des documents de Boeing et leur désignation comme RCC ou RCES. Il estime toutefois que le critère permettant de déterminer si ces renseignements constituent des RCC ou RCES a trait à la possibilité de faire du tort à "celui qui est à l'origine" des renseignements, en l'occurrence Boeing, en cas de divulgation. Selon nous, celui qui est à l'origine du document a le droit, par l'intermédiaire de son gouvernement, à renoncer au statut de RCC ou RCES s'il pense que la divulgation des renseignements ne lui causera pas le tort requis ou s'il est prêt à accepter un tel tort. Le Groupe spécial doute qu'il soit compatible avec le principe d'équité fondamentale qu'il s'appuie sur des documents émanant d'une partie prenante sans même que celle-ci sache que lesdits documents lui ont été transmis parce qu'ils ont été désignés comme RCC ou RCES par l'autre partie.

e) Cinquièmement, s'agissant des titres des pièces, le Groupe spécial souligne que, selon lui, ce ne sont pas les documents eux-mêmes, encore moins leur existence même, qui peuvent être désignés comme RCC ou RCES, mais les renseignements qui figurent dans ces documents. En conséquence, il ne juge pas approprié, de façon générale, de placer entre crochets l'intégralité des titres des pièces pour les désigner comme RCC ou RCES. Si, à titre exceptionnel, le titre lui-même contient des renseignements spécifiques qu'une partie considère être des RCC ou RCES, le Groupe spécial demande à la partie d'identifier le document par un titre sans RCC/RCES pour permettre une compréhension raisonnable de la nature de la pièce en question.

f) Enfin, le Groupe spécial note que les CE ont indiqué, à de nombreuses reprises, qu'elles étaient disposées à changer la désignation de certains renseignements en non-RCC. Il a accepté ces changements de désignation en considérant qu'ils répondaient à l'objection formulée par les États-Unis concernant les renseignements en question et il se félicite de l'esprit de coopération dont les CE ont fait preuve en la matière.

Le Groupe spécial a appliqué ces principes généraux pour répondre aux objections spécifiques formulées par les États-Unis concernant la désignation des RCC dans la première communication

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

écrite des CE. Les décisions spécifiques qu'il a rendues sont reproduites dans l'annexe ci-jointe, qui contient des RCC. L'annexe mentionne aussi les cas où le Groupe spécial a accepté le changement en non-RCC proposé par les CE de la désignation de certains renseignements. Le Groupe spécial donne aussi pour instruction aux CE d'établir une version révisée de leur première communication écrite qui tienne compte de ses décisions et des changements de désignation qu'elles ont proposés et qu'il a acceptés, de la lui présenter, et de la signifier aux États-Unis, au plus tard le **jeudi 15 mars 2007** à l'heure de fermeture des bureaux.

3. S'agissant des autres questions, le Groupe spécial note la préoccupation des États-Unis concernant la décision des CE de présenter des RCES dans le corps de leur communication plutôt que dans un appendice séparé indépendant. Les CE contestent l'interprétation des États-Unis selon laquelle il est prescrit de présenter un tel document indépendant[2], mais elles indiquent qu'elles sont disposées à présenter un appendice comprenant le texte intégral des paragraphes et notes de bas de page de leur première communication écrite dans lesquels figurent des renseignements désignés comme RCES. Bien qu'il ne considère pas qu'un tel appendice satisfasse pleinement à la prescription concernant l'"appendice version RCES intégrale" du paragraphe 52 b) des procédures relatives aux RCC/RCES, le Groupe spécial estime que la proposition des CE représente un effort raisonnable pour résoudre le problème soulevé par les États-Unis concernant la première communication écrite. Il demande donc aux CE d'établir un tel appendice pour leur première communication d'ici au **jeudi 15 mars 2007** à l'heure de fermeture des bureaux, afin de faciliter sa première réunion.[3]

4. Le Groupe spécial demande en outre aux parties d'établir un "appendice version RCES intégrale" approprié pour toutes les communications futures qu'elles lui présenteront et qui contiendront des RCES, comme le prévoient les procédures relatives aux RCC/RCES. Selon lui, un tel appendice doit constituer un document lisible en soi, et non une simple compilation de paragraphes contenant des RCES.[4]

5. S'agissant du traitement des pièces RCES qui accompagnaient la première communication écrite des CE[5], le Groupe spécial se rend compte qu'il existe une certaine ambiguïté dans les procédures relatives aux RCC/RCES.[6] Cependant, étant donné que les États-Unis ont communiqué une copie électronique de leur pièce RCES sous forme de CD[7], le Groupe spécial estime qu'il est équitable de demander aux CE de communiquer leurs pièces RCES sur un CD verrouillé, d'ici au **jeudi 15 mars 2007** à l'heure de fermeture des bureaux. Il appelle l'attention des CE sur le fait qu'elles doivent signifier ce CD conformément au paragraphe 52 g) des procédures relatives aux RCC/RCES.

6. Le Groupe spécial note que les États-Unis lui demandent de les "autoriser à produire une copie papier de la "version RCES" de la communication écrite des CE pour chacun de leurs trois sites

---

[2] Le Groupe spécial note toutefois qu'en expliquant le libellé proposé pour la disposition qui correspond à l'actuel paragraphe 52, les CE elles-mêmes ont dit ce qui suit: "le libellé proposé précise que les *RCES doivent être présentés séparément des autres parties de la communication écrite afin de permettre le traitement séparé de cette partie de la communication écrite, comme le prescrivent les règles relatives aux RCES*". "Note 14" de la lettre des CE du 29 septembre 2006. (Pas d'italique dans l'original.)

[3] Étant donné qu'il est peu probable que la question de la désignation des RCES soit résolue avant sa première réunion, le Groupe spécial demande aux CE d'établir une version provisoire de cet appendice sur la base des désignations existantes.

[4] Les parties ont déjà confirmé cette interprétation. Voir les lettres des États-Unis et des CE datées du 17 octobre 2006.

[5] Ainsi que l'avaient demandé les États-Unis à la section C de leur lettre du 28 février.

[6] Par exemple, le Groupe spécial note que les pièces RCC ne font pas partie du dossier auquel peuvent accéder les personnes habilitées RCC des tierces parties.

[7] Le Groupe spécial note que les CE ne se sont pas opposées à un tel traitement d'une pièce RCES.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

sécurisés".[8] Comme il s'agirait d'une dérogation importante aux dispositions soigneusement négociées des procédures relatives aux RCC/RCES, il s'abstient d'accéder à cette demande.

7. Le Groupe spécial reconnaît que l'application des procédures relatives aux RCC/RCES impose une lourde charge aux parties (et au Groupe spécial), mais que ces dernières en étaient bien conscientes lorsqu'elles ont demandé l'établissement de ces procédures. Il juge essentiel que ces procédures soient appliquées de manière à protéger les droits de défense légitimes des deux parties et à lui permettre de mener ses travaux et d'expliquer sa décision finale de manière compréhensible. Si elles s'avéraient inadéquates telles qu'elles sont appliquées, il pourrait être obligé de les réexaminer. Le Groupe spécial note en outre que l'efficacité de ces procédures à son niveau pourrait influer sur les vues de l'Organe d'appel concernant la façon de traiter les renseignements en cas d'appel. Il est donc important que les parties œuvrent de concert dans un esprit de coopération pour préserver la crédibilité de ces procédures.

[8] Lettre d'accompagnement des États-Unis datée du 28 février.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE

QUESTIONS SPÉCIFIQUES SOULEVÉES PAR LES ÉTATS-UNIS CONCERNANT LA DÉSIGNATION DES RCC DANS LA PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DES CE

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
120	Le Commissaire au commerce de l'époque, Sir Leon Brittan, a communiqué à son homologue en 1997 un résumé de la perception qu'avaient les Communautés européennes du respect de l'article 5 par les États-Unis: [***.[9]]	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
121	Dans sa réponse, Mme Barshevsky a avancé le point de vue suivant: [***[10]]	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
321	Le montant du prélèvement **[***]**. **[***]** rend compte du fait que la courbe d'apprentissage du fabricant pour un aéronef a pour effet de réduire les coûts de production et partant, d'accroître l'encaisse.[11]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
322	Une fois que la dette et les intérêts au titre du FEM sont intégralement remboursés, les constructeurs associés/sociétés nationales peuvent être tenus de **[***]** pour les livraisons ultérieures d'aéronefs. **[***]** est calculé soit en tant que **[***[12]] [***]** peut sensiblement accroître le retour de l'investissement du créancier du FEM.	S'agissant des renseignements figurant dans les première et quatrième séries de crochets, le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE. S'agissant des renseignements figurant dans la deuxième série de crochets, le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
336	Les pouvoirs publics français ont aussi accordé **[***]** sous forme de prêts FEM pour soutenir le développement de l'A340-500/600.[13]	Le Groupe spécial n'est pas prêt à se prononcer sur cette objection à ce stade.
337	De la même manière, les pouvoirs publics espagnols ont accordé **[***]** sous forme de prêts pour la variante de l'A340-500/600.	Le Groupe spécial n'est pas prêt à se prononcer sur cette objection à ce stade.
339	Afin de protéger les pouvoirs publics des variations défavorables des taux d'intérêt, les obligations de remboursement pour l'A380 sont généralement liées à des taux de rendement variables plutôt que fixes. Les montants des prêts se sont élevés à **[***]**	Le Groupe spécial n'est pas prêt à se prononcer sur cette objection à ce stade.
364	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.

[9] **[***]**.
[10] **[***]**.
[11] **[***]**.
[12] **[***]**.
[13] **[***]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
365	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE
366	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
369 et notes 280 à 284	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
370	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
371	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
372	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
note 284	Sondergutachten der Monopolkommission, page 71, tableau 11, rubrique "davon bis Ende 1988 ausbezahlt" concernant l'A320 (pièce US-30). Les États-Unis eux-mêmes notent le fait que le montant déboursé avait déjà atteint **[***]** en 1988 (première communication écrite des États-Unis, page 51, note 194).	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
377	Les engagements pris par l'Espagne pour l'A330/A340 ont atteint la somme de **[***]**.	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE. Le Groupe spécial croit savoir que les États-Unis ne formulent pas d'objection concernant les autres RCC figurant dans ce paragraphe.
378	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
note 356	**(relative au paragraphe 483, qui est libellé comme suit:** *Pour replacer les choses dans leur contexte, les États-Unis, dans leur approche, considèrent à juste titre que le FEM est une forme de financement par emprunt. Le rapport Ellis désigne à plusieurs reprises le FEM par les expressions "dette au titre de l'aide au lancement" et "prêts au titre de l'aide au lancement"*[14] *Conformément à cette assimilation du FEM à une dette, les deux premières étapes du modèle Ellis (*à savoir, *le taux de rendement sans risque et la prime pour le risque général d'entreprise) dépendent entièrement des rendements obligataires.*[356]**)** **[***]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis. Le Groupe spécial demande aux CE de changer en non-RCC la désignation de toutes les citations du "rapport Ellis" dans toutes les notes de bas de page de leur première communication écrite.
508	M. Whitelaw explique que le rapport Ellis surestime le coût des capitaux propres en se fondant sur des hypothèses erronées. Il **[*** [15]]** S'appuyant sur des études récentes, M. Whitelaw conclut que la prime de risque ne dépasserait pas **[***.** [16] *** [17]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
509	En somme, les Communautés européennes calculent les autres taux servant de repère en **[***]**. Elles notent que le rapport Ellis applique une prime de risque fixe par projet pour tous les modèles d'aéronefs Airbus.[18] Elles adoptent la même approche.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
515	*Deuxièmement,* de récents travaux de recherche confirment que la méthode Ibbotson surestime considérablement la prime de risque liée aux capitaux propres. M. Whitelaw explique que de nombreux chercheurs ont *rejeté* l'approche Ibbotson, qui se fonde sur des résultats antérieurs (*ex post*) qui ne tiennent pas compte des attentes *ex ante* des investisseurs. Des études plus récentes montrent plutôt que la prime de risque réelle fondée sur les capitaux propres se situe entre **[***]**.[19]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
595	Les Communautés européennes ont communiqué la mesure au Groupe spécial. Les États-Unis allèguent qu'il y a une subvention subordonnée aux exportations dans les dispositions de l'article 7 de la mesure qui font référence à des versements pour l'aéronef **[***]**, et qui disposent ce qui suit[20]: Le versement de remboursement par aéronef est défini comme suit sur la base du prêt global et d'un montant de **[***]**. Il est {...}:	Le Groupe spécial n'est pas prêt à se prononcer sur cette objection à ce stade.

[14] **[[***]]**.
[15] **[[***]]**.
[16] **[[***]]**.
[17] **[[***]]**.
[18] **[***]**.
[19] **[[***]]**.
[20] **[***]**; première communication écrite des États-Unis, paragraphes 321, 328, 347 , 353 deuxième point et notes de bas de page 415, 354 et 357 et notes de bas de page 419, et 360.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
878	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
881	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
907	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
912	**[***.**[21]** ***]**. Le développement de la ZAC comportait deux types de travaux:	Le Groupe spécial n'est pas prêt à se prononcer sur cette objection à ce stade.
917	Par ailleurs, **[***]**.	Le Groupe spécial n'est pas prêt à se prononcer sur cette objection à ce stade.
929	*Deuxièmement*, les constatations d'un évaluateur commercial confirment que le prix du terrain acheté par Airbus France dans la ZAC Aéroconstellation était conforme aux conditions du marché.**[22]** **[***]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
949	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
950	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
951	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
952	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
953	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
955	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
957	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
958	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.

[21] **[***]**.
[22] **[***]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
959	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
984 et 985	*{Notes de bas de page omises}* 984 – Les États-Unis allèguent que le gouvernement de l'Assemblée galloise (WAG) a accordé un don ponctuel de **[***]** à Airbus Royaume-Uni à Broughton et ils semblent faire valoir que pour cette raison le don est spécifique. Ils fondent leur allégation sur une demande de don qu'Airbus Royaume-Uni n'a pas reçue ainsi qu'ils l'admettent. La demande de don de **[***]** présentée par Airbus Royaume-Uni au titre du programme RSA (Regional Selective Assistance" a été refusée par le WAG en mars 2000. Les États-Unis supposent, sans élément de preuve, que **[***]** accordé en septembre 2000 était un versement ponctuel qui remplaçait le don au titre du RSA qui avait été refusé. 985 – Cette allégation est dénuée de fondement. En fait, **[***]** n'était ni un versement ponctuel ni un don au titre du RSA. Il s'agissait plutôt de deux dons de **[***]**, accordés chacun au titre d'autres programmes généralement disponibles et par conséquent non spécifiques au sens de l'article 2 de l'*Accord SMC*. En réalité, l'allégation de spécificité des deux dons formulée par les États-Unis repose entièrement sur leur hypothèse selon laquelle il s'agissait de versements destinés purement et simplement à remplacer le don au titre du RSA. Comme il n'y a pas eu de don au titre du RSA, les États-Unis n'ont pas établi *prima facie* l'existence de la spécificité. Cependant, par souci d'exhaustivité, les Communautés européennes démontreront que les dons ne sont pas spécifiques.	(Paragraphe 984) Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE. (Paragraphe 985) S'agissant des renseignements figurant dans la première série de crochets, le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE. S'agissant des renseignements figurant dans la deuxième série de crochets, le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
986	En 2000, le gouvernement de l'Assemblée galloise a attribué, par l'entremise du CELTEC (North Wales Training and Enterprise Council), un don de **[***]**{...}.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
994	Bien que les États-Unis n'aient pas allégué le contraire, les Communautés européennes tiennent à ajouter, à titre préventif, qu'il n'y avait pas non plus de spécificité *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'*Accord SMC*. Pendant la période où le don de **[***]** à Airbus Royaume-Uni a été versé (exercice 2000/2001 – exercice 2005/2006), {...}.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1036	Les Communautés européennes notent, tout d'abord, que la BEI a établi en 2002 un "crédit" ou "engagement" en faveur de EADS d'un montant de 700 millions d'euros, mais que seuls **[***]** euros ont en fait été utilisés par EADS et ce, en **[***]**. L'autre engagement **[***] [***]**.[23]	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE. Le Groupe spécial croit comprendre que les États-Unis ne formulent pas d'objection quant aux autres RCC figurant dans ce paragraphe.

[23] **[***]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1041	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
1057	Les États-Unis ne tiennent absolument pas compte du fait qu'aucun des prêts consentis entre 1988 et 1993 (en souffrance ou non[24]) n'a été accordé à la société qui commercialise et produit les LCA aujourd'hui (Airbus SAS). S'agissant des prêts en souffrance, **[***]** a été accordé à **[***]**, et **[***]**.[25] Les États-Unis n'ont pas expliqué comment un avantage dont ils allèguent qu'il a été conféré par ces prêts a été transmis à Airbus SAS de manière à causer à leurs intérêts liés aux LCA les types d'effets défavorables dont ils allèguent l'existence dans la présente procédure.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis en ce qui concerne le membre de phrase "**[***]**" et rejette le reste de leur objection.
1092	EADS **[***]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis sauf en ce qui concerne le membre de phrase "**[***]**", pour lequel il la rejette.
1098	**[***]**.[26]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1099	**[***.[27]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis sauf en ce qui concerne le membre de phrase "**[***]**", pour lequel il la rejette.
1103	Enfin, les Communautés européennes notent qu'en ce qui concerne le prêt **[***]**, {...}.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1184	Ces allégations étaient les suivantes: **[***[28]; ***]**.	Le Groupe spécial n'est pas prêt à se prononcer sur cette objection à ce stade.
1399	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.

[24] Voir aussi la discussion ci-dessus où les CE expliquent qu'à l'exception de **[***]**, aucun des prêts consentis entre 1988 et 1993 n'est encore en souffrance.

[25] **[***]**.

[26] Taux quotidiens de la courbe de rendement des bons du Trésor consultés à l'adresse suivante: http://www.ustreas.gov/offices/domestic-finance/debt-management/interest-rate/yield_historical_2004.shtml

[27] **[***]**.

[28] Voir aussi la section X.C.2 de la présente communication.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1404	Boeing et Airbus, tout comme les analystes du marché, utilisent toutes deux le carnet de commandes de leur concurrent pour l'année en cours afin d'évaluer leurs positions concurrentielles respectives. M. Christian Scherer, Vice-président exécutif d'Airbus Directeur des nouveaux programmes et ancien directeur adjoint du département commercial d'Airbus, note que **[***[29]]** De même, Boeing utilise des données relatives aux commandes pour montrer le succès et la "part de marché" de, entre autres, les familles des Boeing 787, 777 et 747. C'est ce qu'indique la diapositive de commercialisation ci-dessous de Boeing[30]:	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1406	Les commandes sont importantes pour le constructeur parce que les modalités et conditions de l'achat sont fixées au moment où la commande est passée. Les spécifications des aéronefs, le prix net, les rabais, les concessions ne concernant pas le prix et les arrangements financiers auxquels participe le constructeur sont tous convenus lorsqu'une compagnie aérienne ou une société de location signe un contrat d'achat. **[***[31]] [***[32]]**. Enfin, le nombre de commandes détermine le nombre de livraisons futures.[33]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1416	Les compagnies aériennes et les sociétés de location décident souvent de commander un certain modèle d'aéronef sans prendre en considération le produit équivalent d'un concurrent. Une compagnie aérienne peut décider de ne pas lancer de processus de mise en concurrence des deux constructeurs **[***.[34] ***:] [***. ***]**[35].	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1418	Il existe aussi des situations où un constructeur ne peut pas entrer en concurrence parce qu'il ne peut pas offrir de produit répondant aux exigences du client. Par exemple, si un client a besoin d'un aéronef de 555 sièges, Airbus peut lui proposer son A380, alors que Boeing ne peut pas lui proposer de produit équivalent. De la même manière, si un client a besoin d'un LCA de 450 sièges, Boeing peut lui proposer son 747-8, alors qu'Airbus ne peut pas lui proposer de produit équivalent. En conséquence, Airbus ne soumettra même pas de proposition. **[***[36]]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[29] **[***]**.

[30] Randy's Journal: Looking ahead, 23 janvier 2007 (pièce EC-286) (non-RCC). La comparaison des commandes du Boeing 747 et de l'Airbus A380 effectuée par M. Baseler n'est fournie qu'à des fins de comparaison. Les nombreuses déclarations de M. Baseler concernant la concurrence entre l'A380 et le Boeing 747 confirment le point de vue selon lequel les deux aéronefs couvrent des marchés différents. *Voir* la section XII.G.

[31] **[***]**.

[32] **[***]**.

[33] *Voir* la déclaration de l'expert, M. Rod Muddle, paragraphe 17 (pièce EC-19) (non-RCC); **[***]**.

[34] **[***]**.

[35] **[***]**.

[36] **[***]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1419	**[***.[37] ***.[38]]** M. Randy Baseler, Directeur adjoint à la commercialisation de BCA, l'a également reconnu. M. Baseler a dit qu'"{e}nviron 150 des commandes {d'A320} {en 2005} émanaient de la Chine, et {Airbus} les avai[t] obtenues par décision des pouvoirs publics et non sur l'ordre des compagnies aériennes. Mais la Chine nous en a commandé 150 à chacun".[39]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1420	Une compagnie aérienne peut aussi choisir d'exercer des options ou des droits d'achat sans lancer d'appel d'offres. Les options et les droits d'achat sont obtenus au moment de la signature du contrat d'achat. **[***]**. **[***[40]]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1421	Bien que les efficiences d'échelle favorisent les commandes complémentaires auprès du même constructeur, ces commandes peuvent aussi faire l'objet d'une concurrence féroce.[41] Les clients craignent parfois de dépendre d'un "fournisseur unique" de cellules. **[***[42]]** Ils décident donc parfois de diversifier leur flotte.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1426	**[***[43]]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis, sauf en ce qui concerne les chiffres spécifiques des cinquième et sixième phrases, à savoir **[***]**, pour lesquels il la rejette.
1432	**[***[44]]**. Des différences apparemment légères entre les caractéristiques physiques et économiques des LCA de Boeing et d'Airbus concurrents peuvent donc s'avérer décisives dans la décision d'achat dune compagnie aérienne. L'expert du marché communautaire des LCA, M. Rod Muddle, note que "{p}our qu'un modèle l'emporte sur la concurrence, son constructeur doit mieux faire concernant les critères auxquels la compagnie aérienne attache la plus haute priorité selon ses plans stratégiques".[45]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[37] **[***]**.

[38] **[***]**.

[39] "What's Next for Boeing?," US News.com, 19 octobre 2006, http://www.usnews.com/usnews/biztech/articles/061019/19boeing.htm) (consulté le 4 janvier 2007, pièce EC-278) (non-RCC).

[40] **[***]**.

[41] À comparer avec le paragraphe 712 de la première communication écrite des États-Unis: "Lorsqu'une compagnie aérienne commande un type de LCA particulier, cependant, les efficiences d'échelle favorisent les commandes complémentaires du même type d'aéronef, ainsi que les commandes d'autres aéronefs du même constructeur afin de tirer parti de la communité entre les LCA de la flotte".

[42] **[***]**

[43] **[***]**

[44] **[***]**.

[45] *Voir* la déclaration de l'expert, M. Rod Muddle, paragraphe 101.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1433	Les différences dans la capacité en sièges et la capacité d'emport de fret figurent parmi les facteurs de concurrence relatifs au produit les plus importants dans les campagnes de vente de LCA. La capacité a une incidence directe sur les coûts et recettes futurs d'une compagnie aérienne pendant la durée de vie du LCA.[46] **[***[47]]** Par ailleurs, parfois, une compagnie aérienne peut considérer qu'un LCA particulier est l'aéronef le plus avancé sur le plan technologique parmi les LCA d'Airbus et de Boeing concurrents.[48]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1434	Les coûts d'exploitation directs revêtent une importance capitale dans l'évaluation des offres concurrentes à laquelle procède une compagnie aérienne, en particulier du fait que, sur la durée de vie d'un LCA, ils sont très supérieurs à son prix d'achat.[49] **[***[50]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1435	Les motoristes peuvent aussi jouer un rôle important dans la détermination de l'issue d'une campagne de vente.[51] Les moteurs sont les éléments les plus coûteux d'un LCA.[52] **[***[53]]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1436	Le prix net "fly away" que paye un client est la somme du prix de la cellule et du prix des moteurs. Airbus peut offrir de petits rabais, mais c'est le motoriste qui peut consentir au client de très gros rabais. En conséquence, le prix final "fly away" qu'obtient un client peut être faible même si Airbus a obtenu un prix relativement élevé. **[***[54]]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[46] *Voir* la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 712. **[***]**; et la déclaration de l'expert M. Rod Muddle, paragraphe 66 (pièce EC-19) (non-RCC).

[47] **[***]**.

[48] *Voir* la déclaration de l'expert, M. Rod Muddle, paragraphe 35 (pièce EC-19) (non-RCC).

[49] Les coûts d'exploitation courants relatifs aux aéronefs (y compris pour l'équipage, le carburant, l'entretien et les droits d'atterrissage) représentent 60 pour cent des coûts d'exploitation relatifs à un LCA, contre 40 pour cent pour les dépenses d'investissement (y compris le financement, l'assurance et l'amortissement). Karen Willcox, "Cost Analysis," Massachusetts Institute of Technology Aerospace Computational Design Laboratory, 19 septembre 2004, http://ocw.mit.edu/NR/rdonlyres/Aeronautics-and-Astronautics/16-885JFall-2004/9DFE0985-C9C2-486B-BD37-42060E082AB2/0/pres_willcox.pdf, diapositive 6 (consulté le 10 décembre 2006, pièce EC-292) (non-RCC).

[50] **[***]**.

[51] **[***]** *Voir aussi* la déclaration de l'expert, M. Rod Muddle, paragraphes 27 à 34, et 63 et 64 (pièce EC-19) (non-RCC).

[52] *Voir* **[***]**; *Voir aussi* la déclaration de l'expert, M. Rod Muddle, paragraphe 27 (pièce EC-19) (non-RCC).

[53] **[***]** *Voir aussi* la déclaration de l'expert, M. Rod Muddle, paragraphe 27 (pièce EC-19) (non-RCC).

[54] **[***]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1437	Une compagnie aérienne peut aussi attacher une grande importance à la date de livraison des aéronefs qu'elle vient d'acquérir.[55] Les compagnies aériennes pourraient avoir besoin d'autres aéronefs pour élargir leur réseau de destinations desservies. Un délai de livraison tardif par un constructeur de LCA se traduirait donc par des recettes sacrifiées pour la compagnie aérienne en attendant la livraison de ses aéronefs.[56] À l'inverse, il se pourrait qu'une compagnie aérienne veuille réduire la taille de sa flotte pour faire baisser ses coûts en période de récession économique. Dans ce cas également, un délai de livraison tardif se traduirait par des coûts additionnels pour la compagnie aérienne en attendant la livraison de l'aéronef plus petit. Dans ces circonstances, un créneau de livraison anticipé offert par un constructeur pourrait être déterminante dans la décision d'une compagnie aérienne d'acheter un Airbus plutôt qu'un Boeing. Un constructeur peut aussi faciliter le "transfert" d'un créneau de livraison d'une société de location ou d'un autre client au client concerné. **[***] [***]**[57]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1449	Non seulement Boeing a négligé les sociétés de location en tant que clients potentiels, mais elle a décidé de les concurrencer en offrant aux compagnies aériennes elles-mêmes un soutien au financement des LCA.[58] **[***[59]]** Elle a créé "Aircraft Financial Services" ("AFS"), groupe relevant de la Boeing Capital Corporation ("BCC"), une filiale détenue à 100 pour cent par la Société Boeing. AFS devait fournir un financement pour les aéronefs commerciaux de Boeing. Au lieu de transférer les risques et avantages associés au financement des aéronefs aux sociétés de location – comme le faisait Airbus – Boeing a conservé dans une certaine mesure le financement des aéronefs afin de réaliser des bénéfices supplémentaires. De ce fait, elle a accru les risques liés à ses activités dans le secteur des LCA. Autrement dit, une crise telle que celle causée par les évènements du 11 septembre affecterait doublement Boeing – premièrement, dans ses activités de construction de LCA et deuxièmement, dans ses activités de financement.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[55] *Voir* la déclaration de l'expert, M. Rod Muddle, paragraphes 70 et 71 (pièce EC-19) (non-RCC).
[56] *Voir* la déclaration de l'expert, M. Rod Muddle, paragraphe 70 (pièce EC-19) (non-RCC).
[57] **[***]**.
[58] **[***]**.

Voir par ailleurs GE Commercial Aviation Services, Loans and Structured Finance, http://www.gecas.com/financing.asp (consulté le 20 décembre 2006, pièce EC-303) (non-RCC). Les sociétés de location vendent et achètent régulièrement des LCA pour toujours disposer d'un éventail satisfaisant de LCA d'Airbus et de Boeing. Bien qu'elles offrent essentiellement aux compagnies aériennes des contrats de location-exploitation de LCA, elles leur offrent aussi un soutien financier pour les "aider à renouveler leur flotte, à accroître leurs liquidités, à réduire leur dette et à éliminer de leurs livres comptables les risques liés aux actifs".

[59] **[***]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1451	La stratégie d'Airbus consistant à obtenir des commandes des sociétés de location s'est avérée très utile après les événements du 11 septembre, la récession économique mondiale qui en a résulté et la crise du SRAS en Asie. **[***.[60] ***.[61] ***.[62] ***.[63]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1536	Ces diapositives mentionnent les mêmes "marchés" que ceux mentionnés par les Communautés européennes ci-dessus: **[***[64]]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1539	Le tableau ci-dessous rend compte de la catégorisation par Airbus et Boeing de leurs aéronefs respectifs sur ces divers marchés de LCA[65]: {*Tableau omis*}	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
note 1579	***(se rapporte au paragraphe 1712, qui est libellé comme suit: [[***]]** C'est ce que confirme le fait que, **[[***]]**[1579])[1579] **[[***]]***	Le Groupe spécial ne peut pas se prononcer sur cette objection, car il ne peut pas déterminer à quelle désignation comme RCC dans le paragraphe 1579 les États-Unis font objection.
1542	Les États-Unis allèguent que la famille du Boeing 747 concurrençait celle de l'Airbus A380. Cependant, ainsi que nous en discutons plus en détail ci-dessous, **[***.[66]]** Dans la section XII.J ci-après, d'autres éléments de preuve détaillés du caractère distinct des marchés de la famille de l'A380 et de la famille du 747 sont présentés.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1543	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
1546	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
1547	**[***]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis. Il croit comprendre que les États-Unis ne formulent pas d'objection concernant d'autres RCC figurant dans ce paragraphe.

[60] **[***]**.
[61] **[***]**.
[62] **[***]**.
[63] **[***]**.
[64] **[***]**.
[65] **[***]**

Boeing commercialise le 787-3 en tant qu'aéronef de 290 à 330 places en configuration deux classes. Comme il a le même fuselage que le 787-8, le 787-3 est censé avoir la même capacité en sièges en configuration trois classes que le 787-8. Boeing commercialise le 787-8 en tant qu'aéronef de 210 à 250 places en configuration trois classes.

[66] *Voir* la section XII.J *ci-après*.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1548	**[***]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis. Il croit comprendre que les États-Unis ne formulent pas d'objection concernant d'autres RCC figurant dans ce paragraphe.
1560	Enfin, les États-Unis fournissent une série d'exemples dans lesquels certaines compagnies aériennes utilisent des LCA de Boeing ou d'Airbus appartenant à diverses familles de LCA au départ ou à destination du même lieu pour étayer leur constatation de l'existence d'un produit similaire unique.[67] Cependant, cet élément de preuve de la "substitution de la demande" ne tient pas compte **[***.[68] ***]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis, sauf en ce qui concerne la phrase "**[***]**", pour laquelle il la rejette.
1618	La méthode de Boeing/des États-Unis rend donc compte de ces principes. Elle impute les subventions alléguées associées aux prêts FEM qui sont liés à un programme de LCA spécifique sur la durée de commercialisation de ce programme à partir de l'année du lancement.[69] **[***.[70]]** Comme les dons à la R&T soutiennent la recherche fondamentale qui n'est pas liée à un programme d'aéronef particulier, ils sont imputés sur **[***[71]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis, sauf en ce qui concerne les chiffres "**[***]**", pour lesquels il la rejette.
1619	**[***]**. Les Communautés européennes rappellent que dans la simulation du "scénario de référence" concernant le modèle décrit dans le rapport Dorman, il est supposé que la période de livraison est seulement de 15 ans.[72] **[***]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis, sauf en ce qui concerne les chiffres "**[***]**", pour lesquels il la rejette.
1623	Comme il est indiqué ci-dessus, le montant de la subvention conférée par le soutien à la R&T (qui n'est pas lié à un programme spécifique) est imputé sur tous les programmes de LCA d'Airbus.[73] À partir de l'année d'octroi, il est imputé sur tous les programmes et **[***]** Comme nous l'expliquons plus en détail dans la section V ci-dessus, les Communautés européennes diminuent l'importance de ces subventions en tenant compte des subventions qui se sont éteintes ou qui ont été extraites au moment où de nouveaux propriétaires ont acquis une partie des constructeurs associés ou d'Airbus S.A.S.[74]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis, sauf en ce qui concerne les chiffres "**[***]**", pour lesquels il la rejette.

[67] *Voir* la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 728.
[68] **[***]**.
[69] **[***]**.
[70] **[***]**.
[71] **[***]**.
[72] M. Gary J. Dorman, "The Effect of Launch Aid on the Economics of Commercial Airplane Programs," octobre 2006 (ci-après dénommé le "rapport Dorman"), pièce US-70, page 3.
[73] **[***]**.
[74] *Voir* la section V ci-dessus; **[***]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1629	*Troisièmement*, le montant de la subvention associée aux quatre prêts FEM est imputé sur toutes les commandes relevant du programme de l'A320 **[***]** Cette période est fondée sur **[***]**. Par ailleurs, à compter de l'année d'octroi, le montant de la subvention associée au soutien à la R&T est imputé sur tous les programmes (y compris le programme de l'A320) **[***]**. Cette approche permet de calculer l'importance de la subvention pour chaque commande du programme de l'A320 au cours d'une année donnée.[75]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis, sauf en ce qui concerne les chiffres "[17", "quatre", "16", "trois" et "18]", pour lesquels il la rejette.
1640	**[***]**. Autrement dit, les prêts FEM ne confèrent pas en soi un avantage.	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
1650	**[***]**. À cause de ces dispositions relatives au remboursement, le risque commercial est devenu moins pertinent et moins coûteux à assumer pour les créanciers au fil des années.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis, sauf en ce qui concerne le chiffre "**[***]**", pour lequel il la rejette.
1668	Enfin, dans la mesure où l'on peut interpréter les arguments des États-Unis comme affirmant que le programme de l'A380 d'Airbus **[***]**, les Communautés européennes démontrent que ce n'est pas le cas.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
Titre avant le paragraphe 1728	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
1734	À l'instar de Boeing, **[***]**[76] Pour développer l'A380, Airbus "a délibérément planifié la capacité de l'A380 pour qu'elle soit différente de celles de l'A340-600 et du 747."[77]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1735	... **[***]**[78] L'expert du marché communautaire des LCA, M. Rod Muddle, confirme l'évaluation de M. Scherer.[79]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1738	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
1739	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
1742	... **[***]**[80] En conséquence, de grandes compagnies aériennes ont décidé de "maintenir au sol les gros avions"[81] – ce qui a eu des effets considérables sur la valeur marchande des Boeing 747-400.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[75] **[***]**.
[76] **[***]**.
[77] "On a Roll," *Airline Business*, avril 2005, page 45 (pièce EC-351).
[78] **[***]**.
[79] *Voir* la déclaration de l'expert, M. Rod Muddle, paragraphes 38 et 44 (pièce EC-19).
[80] **[***]**.
[81] "Is This Old Bird About to Get its Wings Clipped?," *USA Today*, 12 août 2004 (pièce EC-401).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1759	Enfin, dans le cadre de leurs arguments "généraux" concernant le lien de causalité, les États-Unis laissent entendre qu'Airbus n'aurait pas lancé le programme de l'A380 en l'absence des prêts FEM.[82] Cet argument est dénué de fondement parce que la décision prise par Airbus d'investir dans le programme de l'A380 était fondée sur une solide évaluation de l'analyse de rentabilité du programme. **[***]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1767	**[***]**[83]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1809	**[***.**[84]** ***]**.**[85]**	S'agissant de la première phrase, le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE. Concernant la deuxième phrase, il fait droit à l'objection des États-Unis.
1810	**[***.**[86]** ***.**[87]** ***]**.	S'agissant des deuxième et troisième phrases, le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE. Concernant les première et quatrième phrases, il fait droit à l'objection des États-Unis.
1814	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.

[82] *Voir* la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 813.

[83] **[***]**.

[84] Base de données CASE d'Airclaims, interrogée le 19 janvier 2007 (pièce EC-21).

[85] Base de données CASE d'Airclaims, interrogée le 19 janvier 2007 (pièce EC-21).

[86] Ryanair a commandé à Boeing 100 737-800 le 24 janvier 2002. *Voir* la base de données CASE d'Airclaims, interrogée le 19 janvier 2007 (pièce EC-21).

[87] EasyJet a commandé 120 A319 le 31 décembre 2002. *Voir* la base de données CASE d'Airclaims, interrogée le 19 janvier 2007 (pièce EC-21).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1829/1830	Troisièmement, le lien de causalité entre les effets des subventions *de minimis* alléguées accordées à l'A320 et les prix inférieurs fixés par Airbus est rompu s'il y a d'autres raisons importantes non liées au prix qui expliquent que la société ait remporté la vente considérée. Dans les campagnes de vente contestées, les compagnies aériennes ont noté que parmi les facteurs déterminants qui les avaient amenées à choisir des LCA de la famille de l'A320 plutôt que le 737NG de Boeing, il y avait les raisons suivantes: • les avantages que présentaient diverses caractéristiques de l'A320, y compris des allées plus larges[1725] et la technologie dont bénéficiait le cockpit[1726]; • les avantages sur le plan économique de la famille de l'A320, y compris les économies de coûts de maintenance et la moindre quantité de carburant consommé[1727]; • la capacité en passagers plus élevée des LCA de la famille de l'A320[1728]; • les économies résultant de la communité avec la flotte d'Airbus existante de la compagnie aérienne[1729], • **[***]**[1730]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1880	La campagne de ventes auprès d'easyJet a eu lieu en 2002, alors que l'industrie du transport aérien était "en proie à la plus grave récession économique à court terme qu'ait connu l'aviation civile moderne".[88] La demande de LCA s'est effondrée pendant la période de 2001 à 2003, en raison de la chute de la "cyber-économie", des événements du 11 septembre et de la récession économique mondiale qui en a résulté.[89] Par ailleurs, un grand nombre de commandes de LCA non encore livrés ont été annulées ou reportées. **[***]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1959	***Lien de causalité:*** Le plus important pour évaluer le lien de causalité est le fait que **[***.[90] ***.[91] ***.[92] ***]**. Boeing l'a reconnu publiquement.[93]	Le Groupe spécial rejette l'objection des États-Unis.

[88] Boeing 2003 Current Market Outlook, page 4 (pièce EC-295).
[89] Boeing 2003 Current Market Outlook, page 6 (pièce EC-295).
[90] **[***]**.
[91] **[***]**.
[92] **[***]**.
[93] Par exemple, dans un récent entretien, M. Randy Baseler, directeur adjoint à la commercialisation de Boeing Commercial Airplanes, a noté ce qui suit:

{l}]es commandes de l'A320 ne sont pas aussi soutenues qu'elles l'ont été, mais bien entendu, ils ont mis le paquet à la fin de l'année dernière {2005} pour nous devancer. Environ 150 des commandes émanaient de la Chine et ils les avaient obtenues par décision des pouvoirs publics, et non sur l'ordre des compagnies aériennes. Mais la Chine nous en a commandé 150 à chacun.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
Titre avant le paragraphe 2011	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
2012	-	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE.
2015	**[***]** entre les familles de l'A330 et du 767 au cours de la période de 2004 à 2006, et **[***]** entre 2001 et 2003 sont des faits essentiels pour l'évaluation par le Groupe spécial des allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis en ce qui concerne les subventions alléguées ayant apporté des avantages aux LCA de la famille de l'A330 d'Airbus. Les effets de ces subventions ne se feront généralement sentir que lorsqu'il existera effectivement une concurrence. L'absence de concurrence est compatible avec l'absence d'un rapport réel et substantiel de cause à effet entre toutes subventions accordées à l'A330 et la baisse des prix du 767.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
2033	***Lien de causalité:*** En raison du petit nombre de commandes et de livraisons sur chacun des huit marchés de pays tiers, il est impossible de distinguer des tendances marquées dans l'évolution des commandes ou des livraisons. En outre, les États-Unis n'ont pas montré que les faibles montants des subventions alléguées accordées au LCA A330 d'Airbus avaient causé un détournement ou une entrave quelconque s'agissant de la part détenue par les États-Unis sur le marché des aéronefs de 200 à 300 places de l'un de ces sept pays. Comme il est indiqué dans la section XII.L.1. b) ci-dessus, il y avait **[***]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
2048	Deuxièmement, comme il est indiqué dans la section XII.L.1. b) ci-dessus, **[***]** d'Airbus **[***]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
2071	Comme l'Airbus A340 et le Boeing 777 sont les seuls LCA sur le marché des aéronefs de 300 à 400 places actuellement en production, ils se font directement concurrence dans certaines campagnes de vente. **[***]**.[94]	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE. Il croit comprendre que les États-Unis ne formulent pas d'objection concernant les RCC figurant dans le reste de ce paragraphe.

Entretien avec M. Randy Baseler, What's Next for Boeing? (pièce EC-278) (non souligné dans l'original).

[94] **[***]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
2074	Les Communautés européennes ont examiné en détail, dans la section XII.I ci-dessus, la nature du FEM et des autres mesures contestées par les États-Unis. Un aspect important de la nature de ces subventions alléguées qui sont liées ou imputées au LCA A340 est leur âge. Des prêts FEM ont été accordés pour l'A340 **[***.[95]]** De la même manière, les États membres ont consenti des prêts FEM pour l'A340-500/600 **[***]**.[96] L'âge de ces subventions dément fortement l'existence d'effets défavorables actuels.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
2097	Ayant choisi l'Airbus A340 plutôt que le 777 sur la base de considérations de performances, Iberia a également demandé à Airbus de lui consentir des réductions de prix. La raison en était que les A340 offerts par Airbus étaient des aéronefs "invendus" qui avaient perdu leur acquéreur suite à la faillite de Swissair.[97] **[***.[98] ***]**.[99]	S'agissant de la première phrase entre crochets, le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis. Concernant la deuxième phrase entre crochets, il accepte le changement de désignation proposé par les CE.

[95] **[***]**.
[96] **[***]**.
[97] "The long hello," *Flight International*, 3 mai 2005, http://www.flightglobal.com/articles/2005/05/03/197483/the-long-hello.html, page 36 (pièce EC-496).
[98] **[***]**
[99] *Voir* la déclaration de l'expert, M. Rod Muddle, paragraphes 58 à 60. (pièce EC-19).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE F-2

COMMUNICATION DU 15 MARS 2007

Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (DS316)

1. Le Groupe spécial a reçu la version révisée de la première communication écrite des CE, qui lui a été soumise en réponse à sa décision du 13 mars 2007 sur les objections formulées par les États-Unis à l'égard de certaines des désignations figurant dans le projet de version non-RCC de la première communication écrite des Communautés européennes.

2. Tout d'abord, le Groupe spécial note qu'il s'étonne et déplore que les CE aient choisi de présenter cette communication sous la forme uniquement d'une communication RCES. Comme la version révisée ne change rien en ce qui concerne les renseignements RCES, et qu'il est important que les parties et le Groupe spécial comprennent bien quels renseignements doivent être traités comme des RCC pour préparer la réunion de la semaine prochaine, il aurait été de loin préférable que les CE révisent simplement la version RCC de leur première communication écrite afin de mettre en œuvre la décision du Groupe spécial. En fait, bien que nous ne l'ayons pas spécifié, c'était ce à quoi nous nous attendions.

3. Dans ces circonstances, compte tenu du temps limité qui reste pour préparer la réunion de la semaine prochaine, les CE ont pour instruction d'établir une version RCC révisée de leur première communication écrite qui tienne compte de la décision du Groupe spécial du 13 mars 2007, telle qu'elle est modifiée ci-dessous, et de la soumettre au Groupe spécial et aux États-Unis aussitôt que possible et en tout état de cause au plus tard le vendredi 16 mars 2007 à 17 h 30.

4. Le Groupe spécial note que si les CE arrivent à la conclusion, à la lumière de la présente décision, qu'elles devraient envisager de retirer des renseignements, il escompte qu'elles ne retireront que le minimum de renseignements spécifiques nécessaire pour être satisfaites. Tout retrait de renseignements devrait être notifié au Groupe spécial et aux États-Unis aussitôt que possible et en tout état de cause au plus tard le vendredi 16 mars 2007 à 17 h 30.

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1036	Les Communautés européennes notent, tout d'abord, que la BEI a établi en 2002 un "crédit" ou "engagement" en faveur de EADS d'un montant de 700 millions d'euros, mais que seuls **[***]** euros ont en fait été utilisés par EADS et ce, en **[***]**. L'autre engagement **[***] [***]**.[1]	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE le 15 mars 2007.

[1] **[***]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1092	EADS **[***]**	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE le 15 mars 2007.
1098	**[***]**[2]	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE le 15 mars 2007.
1099	**[***.[3]]**	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE le 15 mars 2007.
1419	**[***.[4] ***[5]]** M. Randy Baseler, directeur adjoint à la commercialisation de BCA, l'a également reconnu. M. Baseler a dit qu'"{e}nviron 150 des commandes {d'A320} {en 2005} émanaient de la Chine, et {Airbus} les avai[t] obtenues par décision des pouvoirs publics et non sur l'ordre des compagnies aériennes. Mais la Chine nous en a commandé 150 à chacun".[6]	Le Groupe spécial confirme et maintient sa décision initiale. Il note ses vues, exprimées dans sa communication du 13 mars, selon lesquelles il ne considère pas que des "opinions" ou "positions" puissent être désignées comme RCC ou RCES simplement parce qu'elles concernent des RCC ou RCES.
1451	La stratégie d'Airbus consistant à obtenir des commandes des sociétés de location s'est avérée très utile après les événements du 11 septembre, la récession économique mondiale qui en a résulté et la crise du SRAS en Asie. **[***.[7] ***.[8] ***.[9] ***.[10]]**	Le Groupe spécial confirme et maintient sa décision initiale.
1759	Enfin, dans le cadre de leurs arguments "généraux" concernant le lien de causalité, les États-Unis laissent entendre qu'Airbus n'aurait pas lancé le programme de l'A380 en l'absence des prêts FEM.[11] Cet argument est dénué de fondement parce que la décision prise par Airbus d'investir dans le programme de l'A380 était fondée sur une solide évaluation de l'analyse de rentabilité du programme. **[***.]**	Le Groupe spécial confirme et maintient sa décision initiale. Il note qu'il n'y a rien dans le texte entre crochets qui indique qu'il s'agit de l'exposé de renseignements, et non de l'exposé d'une opinion ou d'une position qui, selon lui, comme cela a été indiqué, ne peut pas être désignée comme RCC ou RCES simplement parce qu'elle concerne des RCC ou des RCES.

[2] Taux quotidiens de la courbe de rendement des bons du Trésor consultés à l'adresse suivante: http://www.ustreas.gov/offices/domestic-finance/debt-management/interest-rate/yield_historical_2004.shtml

[3] **[***]**.

[4] **[***]**.

[5] **[***]**.

[6] "What's Next for Boeing?," US News.com, 19 octobre 2006, http://www.usnews.com/usnews/biztech/articles/061019/19boeing.htm) (consulté le 4 janvier 2007, pièce EC-278) (non-RCC).

[7] **[***]**.

[8] **[***]**.

[9] **[***]**.

[10] **[***]**.

[11] *Voir* la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 813.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1810	**[***.[12] ***.[13] ***.]**	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE le 15 mars 2007.
1829/1830	Troisièmement, le lien de causalité entre les effets des subventions *de minimis* alléguées accordées à l'A320 et les prix inférieurs fixés par Airbus est rompu s'il y a d'autres raisons importantes non liées au prix qui expliquent que la société ait remporté la vente considérée. Dans les campagnes de vente contestées, les compagnies aériennes ont noté que parmi les facteurs déterminants qui les avaient amenées à choisir des LCA de la famille de l'A320 plutôt que le 737NG de Boeing, il y avait les raisons suivantes: • les avantages que présentaient diverses caractéristiques de l'A320, y compris des allées plus larges[1725] et la technologie dont bénéficiait le cockpit [1726]; • les avantages sur le plan économique de la famille de l'A320, y compris les économies de coûts de maintenance et la moindre quantité de carburant consommé[1727]; • la capacité en passagers plus élevée des LCA de la famille de l'A320[1728]; • les économies résultant de la communité avec la flotte d'Airbus existante de la compagnie aérienne[1729], • **[***]**[1730]	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE le 15 mars 2007.

[12] Ryanair a commandé à Boeing 100 737-800 le 24 janvier 2002. *Voir* la base de données CASE d'Airclaims, interrogée le 19 janvier 2007 (pièce EC-21).

[13] EasyJet a commandé 120 A319 le 31 décembre 2002. *Voir* la base de données CASE d'Airclaims, interrogée le 19 janvier 2007 (pièce EC-21).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
2015	**[***]** entre les familles de l'A330 et du 767 au cours de la période de 2004 à 2006, et **[***]** entre 2001 et 2003 sont des faits essentiels pour l'évaluation par le Groupe spécial des allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis en ce qui concerne les subventions alléguées ayant apporté des avantages aux LCA de la famille de l'A330 d'Airbus. Les effets de ces subventions ne se feront généralement sentir que lorsqu'il existera effectivement une concurrence. L'absence de concurrence est compatible avec l'absence d'un rapport réel et substantiel de cause à effet entre toutes subventions accordées à l'A330 et la baisse des prix du 767.	Le Groupe spécial accepte le texte modifié par les CE le 15 mars 2007.
2033	***Lien de causalité:*** En raison du petit nombre de commandes et de livraisons sur chacun des huit marchés de pays tiers, il est impossible de distinguer des tendances marquées dans l'évolution des commandes ou des livraisons. En outre, les États-Unis n'ont pas montré que les faibles montants des subventions alléguées accordées au LCA A330 d'Airbus avaient causé un détournement ou une entrave quelconque s'agissant de la part détenue par les États-Unis sur le marché des aéronefs de 200 à 300 places de l'un de ces sept pays. Comme il est indiqué dans la section XII.L.1. b) ci-dessus, il y avait **[***]**.	Le Groupe spécial accepte le texte modifié par les CE le 15 mars 2007.
2048	Deuxièmement, comme il est indiqué dans la section XII.L.1. b) ci-dessus, d'Airbus **[***]**.	Le Groupe spécial accepte le texte modifié par les CE le 15 mars 2007.
2097	Ayant choisi l'Airbus A340 plutôt que le 777 sur la base de considérations de performances, Iberia a également demandé à Airbus de lui consentir des réductions de prix. La raison en était que les A340 offerts par Airbus étaient des aéronefs "invendus" qui avaient perdu leur acquéreur suite à la faillite de Swissair.[14] **[***.[15] ***.]**[16]	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE le 15 mars 2007.

[14] "The long hello," *Flight International*, 3 mai 2005, http://www.flightglobal.com/articles/2005/05/03/197483/the-long-hello.html, page 36 (pièce EC-496).

[15] **[***]**.

[16] *Voir* la déclaration de l'expert, M. Rod Muddle, paragraphes 58 à 60. (pièce EC-19).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE F-3

COMMUNICATION DU 30 MARS 2007

Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (DS316)

1. Le Groupe spécial a examiné un certain nombre de questions en suspens concernant la désignation de renseignements comme RCC ou RCES dans le présent différend, y compris les questions soulevées dans les objections des États-Unis du 28 février 2007 concernant la désignation par les CE de certains renseignements figurant dans leur première communication écrite comme étant des "renseignements commerciaux extrêmement sensibles", la lettre des États-Unis du 27 mars 2007 contenant des observations sur le point de savoir si la version de la première communication écrite des CE soumise le 16 mars 2007 pouvait être considérée comme la base d'une version omettant tous RCC, la lettre des États-Unis du 8 février 2007, et les réponses des États-Unis, datées du 12 février 2007, à certaines questions posées par le Groupe spécial.

2. Avant de résoudre les questions spécifiques soulevées par les États-Unis, le Groupe spécial tient à rappeler aux parties les principes généraux énoncés dans sa décision du 13 mars 2007 concernant la désignation des "renseignements commerciaux confidentiels" dans la première communication écrite des CE. Ainsi qu'il l'a indiqué à ce moment-là, ces mêmes principes généraux s'appliquent avec autant de force en ce qui concerne la désignation des "renseignements commerciaux extrêmement sensibles" dans le présent différend.

3. Comme nous l'avons noté dans notre décision du 13 mars 2007, les procédures du Groupe spécial relatives aux RCC/RCES visent à protéger des renseignements spécifiques et non des communications ou autres documents dans leur intégralité. C'est pour cette raison que les paragraphes 4 et 5 desdites procédures exigent que les renseignements spécifiques désignés comme RCC/RCES soient placés entre crochets (simples ou doubles, selon qu'il sera approprié) dans tout document imprimé ou électronique donné. Nous avons mentionné dans notre précédente décision un certain nombre de conséquences que ce principe avait quant à la manière dont les procédures relatives aux RCC/RCES doivent s'appliquer dans le présent différend, y compris notre avis selon lequel les parties ne doivent pas présenter des communications ou des pièces qui sont dans leur intégralité désignées comme RCC ou RCES, mais doivent indiquer spécifiquement, au moyen de crochets comme le prévoient les paragraphes 4 et 5, les renseignements figurant dans ces communications ou pièces qui selon elles devraient être désignés comme tels.

4. Le Groupe spécial a appliqué les principes généraux énoncés dans sa décision du 13 mars 2007 pour résoudre les questions en suspens concernant la désignation des RCC ou RCES. Ses décisions spécifiques concernant la désignation des RCES dans la première communication écrite des CE sont indiquées dans l'annexe ci-jointe, qui contient des RCC. L'annexe indique aussi les cas où le Groupe spécial a accepté le changement en RCC, ou non-RCC, selon le cas, proposé par les CE de la désignation de certains renseignements.

5. Le Groupe spécial note aussi que les titres des pièces continuent d'être désignés comme RCC dans la version de la première communication écrite des CE soumise le 16 mars 2007. Ainsi qu'il l'avait mentionné dans sa décision du 13 mars 2007, il "ne juge pas approprié, de façon générale, de placer entre crochets l'intégralité des titres des pièces pour les désigner comme RCC ou RCES. Si, à titre exceptionnel, le titre lui-même contient des renseignements spécifiques qu'une partie considère

être des RCC ou RCES, le Groupe spécial demande à la partie d'identifier le document par un titre sans RCC/RCES pour permettre une compréhension raisonnable de la nature de la pièce en question".

6. Les CE ont pour instruction d'établir une version révisée de leur première communication écrite qui mette pleinement en œuvre les décisions du Groupe spécial du 13 mars 2007 et de ce jour, et les changements de désignation qu'elles ont proposés et qui ont été acceptés par le Groupe spécial, puis de la soumettre au Groupe spécial, et de la signifier aux États-Unis, au plus tard le **jeudi 5 avril 2007** à l'heure de fermeture des bureaux. Dans le même temps, elles signifieront aux tierces parties un projet de version non-RCC. Le Groupe spécial note qu'il n'a rendu aucune décision, dans l'abstrait, sur le point de savoir si la désignation des renseignements dont il établit qu'ils ne sont pas à juste titre désignés comme RCES peut être changée en RCC.[1]

7. En outre, nous donnons pour instruction aux CE d'indiquer avec précision les renseignements qu'elles considèrent être des RCC ou des RCES dans les documents mentionnés ci-dessous, en les plaçant entre crochets (simples ou doubles, selon qu'il sera approprié), ainsi que le prévoient les paragraphes 4 a) et 5 a) des procédures relatives aux RCC/RCES, et de soumettre de nouveau ces documents:

- Les déclarations de MM. Scherer et Gordon (pièces EC-14 (RCC) et EC-16 (BCI))
- Le document DS316-EC-HSBI-0001143 (appréciation par la France du projet relatif à l'A340-500/600)
- Le document DS316-EC-HSBI-0001174 (appréciation par la France du projet relatif à l'A380)
- Le document DS316-EC-HSBI-0001199 (appréciation par la France du projet relatif à l'A330-200)
- Le document DS316-EC-HSBI-0001211 (appréciation par le Royaume-Uni du projet relatif à l'A380)
- Le document DS316-EC-BCI-0006130 (pièce US-49)
- Le document DS316-EC-BCI-0000532 (pièce US-125)
- Le document DS316-EC-HSBI-000088 (Autres calculs de la valeur actuelle de l'encours de la dette d'Airbus envers les pouvoirs publics allemands (1999))
- Le document DS316-EC-HSBI-000146 (Calculs de la valeur actuelle de l'encours de la dette d'Airbus envers les pouvoirs publics allemands (1998))
- Le document DS316-EC-HSBI-000199 (Observations du 23 juin 1997 sur les calculs de la valeur actuelle de l'encours de la dette d'Airbus envers les pouvoirs publics allemands (valeur actuelle de 1998))

[1] Le Groupe spécial reconnaît qu'il est possible que la version non-RCC qui a été signifiée aux tierces parties le 5 avril 2007 nécessite une autre révision au regard d'événements survenus par la suite. Cependant, il juge important de ne plus tarder à fournir aux tierces parties une version non-RCC de la première communication écrite des CE à partir de laquelle elles pourront commencer à établir leurs propres communications.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

- Le document DS316-EC-HSBI-000205 (Lettre de l'agence d'audit allemande C&L adressée au Ministère de l'économie allemand le 26 juillet 1999)

8. Bien qu'il reconnaisse le bien-fondé de l'argument avancé par les États-Unis dans leur demande visant à ce que les CE présentent de nouveau toutes leurs pièces RCC avec les crochets appropriés, le Groupe spécial estime qu'il ne serait pas réaliste de s'attendre à ce que cela puisse être fait à ce stade avancé de la procédure sans que les travaux en soient retardés de façon inacceptable. Cela dit, il juge indispensable, pour que la procédure de règlement du présent différend puisse progresser sur la base d'une compréhension claire du statut des renseignements qui lui sont communiqués, que les RCC et les RCES soient clairement indiqués. En conséquence, le Groupe spécial estime que des mesures additionnelles sont nécessaires pour que ces renseignements soient clairement indiqués dans les pièces qui ont déjà été communiquées.

9. Par conséquent, s'agissant des pièces qui lui ont déjà été communiquées dans le cadre des premières communications des parties et de la réunion qu'il a tenue, le Groupe spécial donne pour instruction à chaque partie de désigner, d'ici le **mardi 3 avril 2007** à l'heure de fermeture des bureaux, les pièces spécifiques qui, à son avis, contiennent des renseignements émanant de l'autre partie qui doivent être placés entre crochets afin de permettre à la partie de défendre ses intérêts. Une telle désignation est sans préjudice du droit de l'une et l'autre partie de présenter ultérieurement d'autres demandes concernant la désignation de renseignements figurant dans des pièces précédemment communiquées, si cela s'avérait nécessaire.[2] Le Groupe spécial espère que les parties coopéreront en limitant, le plus possible, leurs demandes concernant l'ajout de crochets dans les pièces déjà communiquées. Les parties auront ensuite jusqu'au **lundi 16 avril 2007** pour présenter à nouveau les pièces désignées avec les renseignements considérés comme des RCC ou RCES par la partie qui en est à l'origine placés entre crochets. Les parties devraient à cet égard se conformer aux principes généraux énoncés dans notre décision du 13 mars 2007, et s'inspirer aussi des décisions spécifiques que nous avons rendues à ce jour concernant les désignations contestées.

10. Le Groupe spécial compte que toutes pièces communiquées ultérieurement seront conformes aux paragraphes 4 et 5 des procédures relatives aux RCC/RCES. Autrement dit, les parties placeront entre crochets (simples ou doubles, selon qu'il sera approprié) les renseignements spécifiques désignés comme RCC/RCES dans toutes les communications adressées au Groupe spécial, **y compris toutes les pièces**.

11. Ainsi que nous l'avons noté dans notre décision du 13 mars 2007, nous "reconna{issons} que l'application des procédures relatives aux RCC/RCES impose une lourde charge aux parties (et au Groupe spécial), mais que ces dernières en étaient bien conscientes lorsqu'elles ont demandé l'établissement de ces procédures. Le Groupe spécial juge essentiel que ces procédures soient appliquées de manière à protéger les droits de défense légitimes des deux parties et à lui permettre de mener ses travaux et d'expliquer sa décision finale de manière compréhensible. Si elles s'avéraient inadéquates telles qu'appliquées, il pourrait être obligé de les réexaminer. Le Groupe spécial note en outre que l'efficacité de ces procédures à son niveau pourrait influer sur les vues de l'Organe d'appel concernant la façon de traiter les renseignements en cas d'appel. Il est donc important que les parties œuvrent de concert dans un esprit de coopération pour préserver la crédibilité de ces procédures".

[2] Cela est également sans préjudice de la possibilité pour une partie de demander que la partie ayant initialement communiqué les renseignements indique avec précision les parties d'un document contenant des RCC ou des RCES, ainsi que le prévoient les paragraphes 38 c) i) et 52 d) i) des procédures relatives aux RCC/RCES. Nous notons que nous avons décidé de ne **pas** modifier ces procédures comme nous l'avions proposé dans notre communication datée du 20 février 2007.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE

QUESTIONS SPÉCIFIQUES SOULEVÉES PAR LES ÉTATS-UNIS CONCERNANT LA DÉSIGNATION DES RCES DANS LA PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DES CE

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	**CONTENU**	**DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL**
Note de bas de page 153	**Note de bas de page relative au paragraphe 230 [[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
233	Tant Lagardère que l'État français, conformément à la pratique courante pour les opérations de fusion d'envergure, ont chargé des banques d'affaires très bien cotées de déterminer la valeur marchande de leurs contributions respectives à la nouvelle société, ASM. L'État français a conservé **[[***]]**, et Lagardère a conservé **[[***]]** Ces banques ont calculé la valeur de MHT, d'Aérospatiale, et de la société issue de leur fusion, ASM. Les experts ont combiné la méthode d'actualisation des flux financiers ("AFF") et la méthode des comparables pour déterminer les valeurs absolues et relatives d'Aérospatiale et de MHT.[3]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
234 et note de bas de page 156	Sur la base des plans d'action de MHT antérieurs à la fusion, **[[***]]** a constaté que la valeur relative de MHT par rapport à la société issue de la fusion était de **[[***]]** pour cent. On a obtenu ce ratio en calculant une estimation haute de la valeur et une estimation basse de chaque entité. Sur la base de ces valeurs, on a constaté que la valeur relative de MHT par rapport à la société combinée était de l'ordre de **[[***]]** pour cent à **[[***]]** pour cent, le ratio moyen étant de **[[***]]** pour cent.[4] Note de bas de page en blanc: **[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[3] Dans les opérations commerciales, telles que les ventes, les cessions d'actifs, les fusions ou les émissions d'actions, il est pratique courante de demander à des spécialistes travaillant dans des banques d'affaires d'établir des évaluations de la société ou de la production faisant l'objet de l'opération. Les méthodes d'évaluation utilisées par les banques d'affaires sont des méthodes consacrées et bien qu'elles puissent varier, elles visent toutes à calculer la valeur actuelle nette d'une société au moment de l'opération. L'une des méthodes les plus fréquemment utilisées est celle de l'"actualisation des flux financiers", qui permet de déterminer la valeur sur la base des flux financiers futurs projetés tout en prenant en compte un taux d'actualisation qui rend compte de la probabilité que ces flux se matérialiseront (le facteur de risque).

[4] **[[***]]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
235 et notes 157 et 158	**[[***]]** à l'aide de la méthode AFF, a constaté que MHT avait une valeur relative par rapport à ASM qui se situait entre **[[***]]** pour cent et **[[***]]** pour cent, soit en moyenne **[[***[5]]]**. **[[***]]** a donc constaté que les synergies des sociétés étaient telles que MHT avait une valeur relative par rapport à la nouvelle société qui était supérieure à la somme de ses composantes. **[[***]]** a utilisé la méthode des comparables et a obtenu pour MHT une valeur relative de **[[***]]** pour cent.[6] Notes bas de page 157 et 158 en blanc: **[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
248	Les parties à l'opération concernant EADS se sont assurés les services de banques d'affaires réputées pour évaluer la transaction proposée et établir les valeurs relatives de chacune des entités visées par la fusion. Pour ce faire, Chrysler a fait appel à **[[***]]**; Lagardère a fait appel à **[[***]]**; ASM a fait appel à **[[***]]**; l'État espagnol a fait appel à **[[***]]**, et l'État français a fait appel à **[[***]]**. Ces six banques d'affaires bénéficiaient du soutien d'une armée de comptables et de juristes. Chaque banque d'affaires a procédé à des évaluations exhaustives de la valeur des actifs de son client, de la valeur des actifs des partenaires potentiels et de la valeur de l'entité qui résulterait de la fusion.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
252 et notes de bas de page 166 et 167	Par exemple, **[[***]]**, pour le compte d'ASM, a employé deux approches fondées sur les revenus pour les évaluations des entreprises – l'AFF et l'EBITDA par segment. À l'aide de ces méthodes, Lazard a obtenu des ratios d'évaluation de **[[***]]** pour cent à **[[***]]** pour cent pour ASM; de **[[***]]** pour cent à **[[***]]** pour cent pour DASA; et de **[[***]]** pour cent à **[[***]]** pour cent pour CASA.[7] De même, **[[***]]**, pour le compte de l'État espagnol, a utilisé la méthode de l'AFF, y compris une analyse de sensibilité pour calculer la valeur d'ASM, de DASA et de CASA, et est parvenu à une évaluation de CASA qui se situait dans les limites des équations de change dont il a finalement été convenu.[8] Notes de bas de page 166 et 167 en blanc: **[[***]]**	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE en ce qui concerne le paragraphe 252 et la note 167. Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis en ce qui concerne la note 166.

[5] **[[***]]** (Annexe V RCES, EC-HSBI-0000903).
[6] **[[***]]**.
[7] **[[***]]**.
[8] **[[***]]** est décrit dans le rapport du Consejo Consultivo de Privatizaciones, Informe de Actividades – 2000, pages 49 à 53 (pièce EC-58) (non-RCC).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
310 et note de base de page 214	Les constructeurs associés et les NatCos concluent également des accords industriels avec Airbus GIE ou Airbus SAS. En signant ces accords, ils s'engagent à respecter les dispositions des accords cadres.[9] En outre, ils conviennent de respecter les dispositions de **[[***]]** qui répartit les tâches entre les constructeurs associés et les NatCos, et le **[[***]]**, qui indique les coûts de développement que chaque entité assumera sur la base des tâches qui lui incombent.[10] Note de bas de page 214 en blanc: **[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
419	Les États-Unis allèguent[11] finalement que la France "a fondé son calendrier de remboursement sur les propres prévisions de vente optimistes d'Airbus". Cette déclaration est fallacieuse. La prévision de vente d'Airbus pour l'A380, qui n'était à aucun égard "optimiste", portait sur des ventes de **[[***]]** au premier **[[***]]**. Conformément à l'article 4.1 de l'*Accord de 1992*, la France a effectué sa propre appréciation du projet relatif à l'A380[12] et elle a prudemment cherché à obtenir le remboursement accéléré du FEM en **[***]** après un versement sur le nombre bien plus faible de **[***]**.	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE en ce qui concerne les projections de vente. Le Groupe spécial croit comprendre que les États-Unis ne formulent pas d'objection concernant la désignation des autres renseignements comme RCES.
425	S'agissant de l'article 4.1 de l'*Accord de 1992*, les Communautés européennes examinent la déclaration fallacieuse des États-Unis qui dit[13] à tort que l'Allemagne "a comme la France établi son calendrier de remboursement sur la base des propres prévisions optimistes d'Airbus". Les prévisions d'Airbus pour l'A380 portaient sur des ventes de **[[***]]** au premier **[[***]]**. L'Allemagne a prudemment cherché à obtenir le remboursement accéléré sur **[***]**, le même que celui utilisé par la France et le Royaume-Uni sur la base de leurs propres appréciations des projets.	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE en ce qui concerne les projections de vente. Le Groupe spécial croit comprendre que les États-Unis ne formulent pas d'objection concernant la désignation des autres renseignements comme RCES.

[9] **[***]**.
[10] **[***]**; **[[***]]**.
[11] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 269.
[12] **[[***]]**.
[13] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 277.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
431	Enfin, s'agissant de l'article 4.1 de l'*Accord de 1992*, les États-Unis disent de façon fallacieuse que le rendement des pouvoirs publics espagnols est fondé sur "les propres prévisions de vente optimistes d'Airbus".[14] Tout comme les autres États membres, l'Espagne a prudemment exigé le remboursement accéléré sur un plus petit nombre de ventes, dans son cas **[***]** comparativement à la prévision d'Airbus de **[[***]]**	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE en ce qui concerne les projections de vente. Le Groupe spécial croit comprendre que les États-Unis ne formulent pas d'objection concernant la désignation des autres renseignements comme RCES.
475	Les États membres ont également structuré les contrats FEM pour l'A380 sur la base de prévisions et méthodes prudentes. L'estimation du "scénario de référence" pour l'analyse de rentabilité de l'A380 prévoyait qu'Airbus SAS livrerait au total **[[***]]**[15] En fait, les prévisions à plus long terme prévoyaient une demande d'au maximum **[[***]]**[16]	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE en ce qui concerne les projections de vente. Le Groupe spécial croit comprendre que les États-Unis ne formulent pas d'objection concernant la désignation des autres renseignements comme RCES.
501	M. Whitelaw calcule les rendements moyens escomptés pour **[[***]]**[17] Ces rendements constituent un point de repère idéal pour évaluer la compatibilité avec le marché des prêts FEM. Le financement assuré par des fournisseurs partageant les risques est une importante source de financement pour le développement des aéronefs d'Airbus et de Boeing. En fait, selon les estimations, les fournisseurs partageant les risques ont financé 60 pour cent des coûts de développement du Boeing 787.[18]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
504	M. Whitelaw démontre que le rendement anticipé moyen pour **[[***]]**. Si l'on soustrait le taux hors risque et la prime pour le risque d'entreprise général applicable, la prime de risque par projet obtenue à partir de cette donnée est **[[***]]**.[19] **[***]**. Pour calculer un point de repère du marché, les Communautés européennes appliquent donc une prime de risque fixe par projet de **[[***]]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[14] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 286.
[15] **[[***]]**.
[16] **[[***]]**.
[17] **[[***]]**.
[18] **[***]**.
[19] **[[***]]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
511	Les méthodes proposées par les États-Unis pour censément "contre-vérifier" leurs résultats n'étayent par leur point de repère. Les États-Unis recourent à quatre sources bien distinctes: i) une étude du risque lié au marché des actions effectuée par Ibbotson Associates; ii) **[[***]]** iii) une appréciation de l'A380 réalisée par des analystes du Royaume-Uni; et iv) une décision de la Commission européenne concernant le statut juridique d'un prêt consenti à un constructeur d'aéronefs régionaux.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
516, point b)	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
516	La deuxième "contre-vérification" proposée par les États-Unis n'est pas meilleure. Le rapport Ellis s'appuie sur la position de négociation adoptée (et par la suite abandonnée) [[***[20]]] Il se fonde sur un taux d'actualisation gonflé proposé par **[[***]]** pour réduire la valeur actuelle nette, entre autres, de [[***[21]]] Contrairement à ce que laissent entendre les États-Unis, ce soi-disant **[[***]]** est inapproprié en tant que fondement d'un point de repère pour les prêts FEM et, en tout état de cause, il n'étaie pas les taux servant de repère adoptés dans le rapport Ellis.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
517	*Premièrement*, **[[***]]**. Ainsi que le reconnaît le rapport Ellis, **[[***]]**"[22] Dans son rapport, M. Whitelaw explique qu'une mesure relative aux capitaux propres n'est pas appropriée pour les prêts FEM et surestime la prime de risque que demandent les investisseurs commerciaux.[23]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
518	*Deuxièmement*, même si une mesure relative aux capitaux propres était appropriée, **[[***[24]]]** Cela n'est pas étonnant. **[[***[25]]]** Comme nous l'avons indiqué, des chercheurs ont rejeté les données Ibbotson, qui surestiment considérablement la prime de risque sur actions. En conséquence, le **[[***]]** – ne peut pas étayer la prime de risque calculée dans le rapport Ellis.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[20] **[[***]]**.
[21] **[[***]]**.
[22] **[[***]]**.
[23] **[[***]]**.
[24] **[[***]]**.
[25] **[[***]]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
519	*Troisièmement*, le contexte dans lequel **[[***]]** a proposé son taux d'actualisation confirme que cette mesure est gonflée. **[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
520	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
521	Il est significatif que **[[***]]**, qui avait été recruté comme vérificateur externe pour cette opération, **[[***]]**, concluant que cela était excessif étant donné les risques encourus.[26] Par ailleurs, **[[***]]**. Il n'est pas étonnant que le rapport Ellis omette de mentionner ces faits.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
522	En somme, il est inapproprié pour les États-Unis de s'appuyer sur un taux d'actualisation fondé sur une mesure relative aux capitaux propres qui est viciée. Et il est particulièrement inapproprié pour les États-Unis de s'appuyer sur un taux **[[***]]**. Pour les raisons énoncées ci-dessus, en tant que mesure relative aux capitaux propres, cette méthode ne remet pas en question la validité des taux servant de repère calculés par les Communautés européennes	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
528	*Quatrièmement*, les pouvoirs publics ont fondé le calendrier de remboursement des prêts FEM sur l'analyse de rentabilité de l'A380 d'Airbus GIE – et non sur des prévisions indiquant **[[***]]**. Les États-Unis eux-mêmes notent que les pouvoirs publics britanniques n'ont finalement "pas tenu compte" de l'avis d'EID concernant la façon de structurer le calendrier de remboursement.[27] L'analyse de rentabilité "de référence" d'Airbus GIE pour l'A380 prévoit **[[***]]**.[28] Sur la base de ces prévisions, le contrat du Royaume-Uni concernant l'A380 impose des prélèvements par aéronef de **[***]**. Comme nous l'avons indiqué précédemment, les prélèvements sur les livraisons **[***]**; d'autres États membres ont adopté **[***.[29]]** Le rendement obtenu par le Royaume-Uni serait alors amélioré par les prélèvements sur les livraisons **[***]**.[30] De la même manière, les acteurs commerciaux privés **[[***[31]]]**	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE en ce qui concerne les projections de vente. Le Groupe spécial croit comprendre que les États-Unis ne formulent pas d'objection concernant la désignation des autres renseignements comme RCES.

[26] Pour de plus amples détails, *voir* la section X. B.

[27] **[[***]]**.

[28] **[[***]]** Les prévisions de livraison contenues dans l'analyse de rentabilité ont été présentées aux créanciers FEM tels que les pouvoirs publics britanniques avant l'exécution des accords FEM. *Voir* **[***]**.

[29] **[***]**.

[30] **[***]**.

[31] **[[***]]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
540	Le contrat du Royaume-Uni concernant l'A380 fournit d'autres éléments de preuve des liens existant entre l'analyse de rentabilité de la société et les modalités de remboursement des prêts FEM. Ce contrat est structuré de manière à assurer un rendement global qui est bien supérieur au rendement minimal que prévoit l'*Accord de 1992*. Le remboursement est structuré en deux étapes. Comme nous l'avons précédemment indiqué, la première étape prévoit des prélèvements par aéronef **[***.**[32]**]** Lorsque le prélèvement prévu dans le contrat sera appliqué au **[[***]]**, le principal et les intérêts seront remboursés sur une période de 17 ans à compter de la date du premier versement du FEM – ainsi que le prescrit l'*Accord de 1992*.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
762	ProFi et Airbus Allemagne ont aussi conclu quatre contrats de location pour six installations spéciales, dont un pour le prolongement de la piste septentrionale.[33] La durée de chacun de ces contrats est de 20 ans. Le montant du loyer est fixé de façon à assurer à la municipalité de Hambourg un rendement commercial de **[[***]]** pour son investissement dans chacune de ces installations, y compris un rendement des capitaux investis pour la partie de la durée de vie utile de chaque installation amortie pendant les 20 ans du contrat de location.[34]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
765 et note de bas de page 637	Dans deux avis distincts rendus le 23 octobre 2003[35], le Comité d'experts a conclu que les conditions de location étaient conformes à celles qu'Airbus Allemagne aurait pu obtenir auprès d'un bailleur privé, non gouvernemental. Avant d'examiner dans le détail les constatations du Comité d'experts, les Communautés européennes traitent d'abord du rôle du Comité en tant qu'évaluateur indépendant. Note de bas de page 637 en blanc: **[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
801	**[[***[36]]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
804	**[[***[37]]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[32] **[***]**.
[33] **[***]**.
[34] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/33, pages 6 et 7. (pièce EC-562) (non-RCC).
[35] **[[***]]**.
[36] **[[***]]**.
[37] **[[***]]**. L'estimation de **[[***]]** coïncide avec les estimations annuelles de la valeur des biens immobiliers à Hambourg qui sont établies par le Comité d'experts. Comparer Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hambourg, de Der Grundstücksmarkt in Hamburg en 2002, 2003, 2004, 2005, qui établit à 6,2 pour cent la rentabilité moyenne de l'immobilier dans la région pertinente. (pièce EC-565) (non-RCC).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
806	Les Communautés européennes notent que l'expert des États-Unis est arrivé à la même conclusion en ce qui concerne la valeur des terrains. Sur la base également du *Bodenrichtwert*, il conclut que la valeur des terrains se situe entre 51,13 euros/m² et 61,36 euros/m².[38] **[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
807	Si l'on part d'une valeur médiane de 56,25 euros/m^2 et que l'on applique une rentabilité de l'immobilier de **[[***]]**, le loyer commercial s'élèverait à 3,70 euros/m^2 par année, ou à 0,30 euro/m^2 par mois. Cela est conforme au loyer payé par Airbus Allemagne.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
808	La différence entre les hypothèses du Comité d'experts en immobilier de Hambourg et celles de l'expert mandaté par les États-Unis réside dans le taux de rentabilité applicable de l'immobilier, qui se situe entre 9 et 12 pour cent dans le rapport Keunecke contre **[[***]]** selon le Comité d'experts.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
816	Si l'on suppose, par prudence, que les biens immobiliers représentés dans le rapport cité par M. Keunecke ont une durée de vie utile moyenne de 40 ans, un ratio du revenu locatif à la valeur du bien se situant entre 6 et 8,5 pour cent représente un rendement réel de 5,2 et 8 pour cent, respectivement. Le rendement médian des investissements, soit le ratio du revenu locatif à la valeur, inclus dans les données du rapport (à savoir, 7,2 pour cent) représente un rendement réel de 6,2 pour cent, **[[***[39]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
830	Avant d'examiner l'évaluation du Comité, les Communautés européennes présentent une note générale sur l'approche du Comité. **[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[38] Avis d'expert n° 27649/06, Benchmarks for Land Values concerning Hamburg Airbus Site, "Mühlenberger Loch," Kreetslag 10, 21129 Hamburg Finkenwerder, 9 octobre 2006 ("rapport Keunecke"), page 5 de la traduction en langue anglaise. (pièce US-189)

[39] Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg, Der Grundstücksmarkt in Hamburg 2002, 2003, 2004, 2005 (pièce EC-565) (non-RCC).

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
831	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
833	Le Comité d'experts a évalué séparément la compatibilité du contrat avec le marché pour chacune des installations. Chacun de ces contrats suit la méthode retenue par le Comité d'experts pour déterminer le loyer commercial. Les chiffres réels pour chaque contrat sont indiqués dans un rapport présenté au Parlement de Hambourg en janvier 2007.[40] Comme base de son évaluation, **[[***]]**. Le Comité d'experts – et le rapport présenté au Parlement de Hambourg qui est mentionné ci-dessus – ont aussi exprimé le loyer nécessaire pour obtenir un rendement réel des investissements de **[[***]]** en pourcentage du montant investi afin de déterminer le montant annuel total du loyer. Le loyer annuel de chaque installation, y compris le rendement réel des investissements et le montant de l'investissement remboursé à l'investisseur à titre de compensation pour la valeur consommée de chaque installation (à savoir, la dépréciation), varie de **[[***]]** selon la durée de vie utile de l'installation considérée (de 20 à 50 ans).	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
834	**[[***[41]]]**[42]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
835	**[[***]]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
836	**[[***]]**[43]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
837	**[[**[44]**]]**.[45]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
838	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
839	**[[***]]**. La ville de Hambourg n'a donc pas conféré d'"avantage" ni de "subvention" à Airbus Allemagne, au sens de l'article 1.1 de l'*Accord SMC*.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[40] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/33 (pièce EC-562) (non-RCC).
[41] **[[***]]**.
[42] **[[***]]**.
[43] **[[***]]**.
[44] **[[***]]**.
[45] **[[***]]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
850	Par contre, le taux réel de rendement de **[[***]]** indiqué par le Comité d'experts ne comprend que la première composante, à savoir le rendement réel des investissements. La deuxième composante, le remboursement de l'investissement utilisé pendant la location, est prise en compte séparément par le Comité d'experts dans le montant réel du loyer à verser pour la location des installations spéciales.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
851	Lorsque l'on combine les deux composantes de la location des installations spéciales de Hambourg (à savoir le rendement réel des investissements et le remboursement de la partie de l'investissement utilisée pendant la location), les rendements – exprimés maintenant de la même manière que les exprime M. Keunecke (valeur locative/de l'investissement) – s'échelonnent entre un minimum de **[[***]]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
852	La distinction entre le rendement réel nécessaire de **[[***]]** exigé par le Comité d'experts de Hambourg et le rendement des investissements de M. Keunecke, exprimé sous forme du rapport entre le revenu locatif et la valeur du bien, est comparable à la différence existant entre le rendement obtenu par une banque sur un crédit hypothécaire résidentiel et le versement hypothécaire annuel exprimé en pourcentage du montant du prêt. Un crédit hypothécaire résidentiel sur 20 ans de 100 000 euros assorti d'un taux d'intérêt de **[[***]]** nécessiterait un versement annuel de **[[***]]**. Les valeurs **[[***]]** sont donc équivalentes et sont simplement exprimées sur une base différente. Le Comité d'experts a mentionné la première, à savoir le rendement réel, et M. Keunecke mesure la deuxième, à savoir le versement total.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
853	Par conséquent, pour procéder à une comparaison équitable entre le **[[***]]** exigé par le Comité d'experts et la mesure de M. Keunecke, il est nécessaire de les exprimer sur la même base économique. Les Communautés européennes commencent par reformuler la mesure du rendement de M. Keunecke dans les mêmes termes que celle du Comité d'experts de Hambourg.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1176 et note de bas de page 948	Cela n'est pas étonnant car le règlement de 1998 reflétait la juste valeur marchande des demandes de remboursement faites par les pouvoirs publics allemands à Deutsche Airbus. Le montant du règlement était fondé sur **[[***[46]]]** Par ailleurs, **[[***]]** Les modalités du règlement de 1998 ne conféraient pas à Deutsche Airbus un avantage au sens de l'article 1.1 de l'*Accord SMC*.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1185	Pour engager les négociations, **[[***]]** Pour ne pas avoir à sous-évaluer leurs créances, toutefois, les pouvoirs publics allemands **[[***]]**	Le Groupe spécial accepte le changement de désignation proposé par les CE en ce qui concerne la première série de crochets. S'agissant du reste du paragraphe, le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1186	**[[***[47]***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1187	**[[***[48]]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1188	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1189	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1190	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1191	**[[***[49]]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1192	**[[***]]**[50]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1193	Prenant comme base **[[***]]**, les pouvoirs publics ont engagé des négociations pour déterminer le montant du règlement. En définitive, les pouvoirs publics allemands ont obtenu l'accord de Deutsche Airbus pour un règlement d'un montant ***plus élevé*** que la fourchette supérieure **[[***]]** les pouvoirs publics et Deutsche Airbus sont convenus d'un règlement de 1,75 milliard de DM – **[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[46] **[[ ]]**.
[47] **[[.]]**
[48] **[[.]]**
[49] **[[***]]**
[50] **[[***]]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1196	À la demande des pouvoirs publics allemands, **[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1197	**[[***[51]]]** Les Communautés européennes ne comprennent pas pourquoi les États-Unis n'ont pas traité **[[***]]** dans leur première communication écrite et ont de ce fait divulgué une partie seulement des faits pertinents dont ils avaient connaissance. Les États-Unis étaient tenus, aux termes des paragraphes 5 et 15 des procédures de travail, de fournir tous leurs éléments de preuve factuels avec leur première communication écrite.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1199	Ainsi que l'a expliqué l'Organe d'appel, un "avantage" au titre de l'article 1.1 b) de l'*Accord SMC*, est conféré si un bénéficiaire obtient une contribution financière à des conditions plus favorables que celles qu'il aurait pu obtenir sur le marché.[52] À l'instar des participants au marché opérant dans des conditions de pleine concurrence, les pouvoirs publics allemands et Deutsche Airbus ont utilisé le rapport **[[***]]** en tant qu'indication de la valeur autour de laquelle négocier les modalités d'un règlement.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1201	**[[***[53]]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1202	Sur la base de négociations additionnelles, les pouvoirs publics allemands et Deutsche Airbus sont convenus de valeurs supérieures à **[[***]]**. Deutsche Airbus a payé aux pouvoirs publics allemands la juste valeur de leurs créances, et n'a donc reçu aucun avantage comparativement à ce qui lui aurait été accordé par un créancier commercial. Aucun "avantage" n'a été conféré à Deutsche Airbus au sens de l'article 1.1 b) de l'*Accord SMC*.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
Note de bas de page 963	***(Note de bas de page relative au paragraphe 1187)*** **[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[51] **[[***]]**.
[52] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157.
[53] **[[***]]**.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

Numéro de paragraphe, de note ou de pièce	CONTENU	DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL
1208	Sur les conseils de deux cabinets d'experts-comptables indépendants, **[[***]]**, sollicités conjointement par les pouvoirs publics allemands et DASA/MBB, il a été déterminé que la valeur de la participation de 20 pour cent de KfW dans Deutsche Airbus, au 1er janvier 1992, **[[***]]**.	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
1209	**[***]** Comme l'évaluation était inférieure à 505 millions de DM, les pouvoirs publics allemands étaient en droit d'obtenir, en plus de la valeur **[[***]]** attribuée par **[[***]]**, un montant additionnel de **[[***]]** en échange de la participation de 20 pour cent de KfW. Les pouvoirs publics allemands, MBB et Deutsche Airbus ont négocié un prix de cession de **[[***]]** devant être acquitté par Deutsche Airbus aux conditions fixées dans le bon de récupération, en même temps que les **[[***]]** millions mentionnés dans l'accord de restructuration de 1989. Comme toutes les autres créances, celle-ci a été réglée dans sa totalité à la juste valeur marchande dans le cadre du règlement de 1998 (voir ci-dessus).[54] Par conséquent, contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, la cession ne s'est pas faite gratuitement[55], et elle n'a conféré aucun avantage à Deutsche Airbus.[56]	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
Pièce EC-98	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
Pièce EC-563	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
Pièce EC-564	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
Pièce EC-20	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
Pièce EC-327	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
Pièce EC-336	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.
Pièce EC-478	**[[***]]**	Le Groupe spécial fait droit à l'objection des États-Unis.

[54] Les Communautés européennes notent que les conditions fixées dans le bon de récupération lui-même ont été modifiées en 1992 (voir aussi la section X.B.2 a) ci-dessus).

[55] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 550.

[56] Cf. la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 555.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE F-4

COMMUNICATION DU 24 AVRIL 2007

Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (DS316)

1. Le Groupe spécial a reçu la lettre des CE datée du 16 avril 2007, qui lui a été communiquée en réponse aux instructions figurant au paragraphe 7 de la communication du Groupe spécial du 30 mars 2007.

2. Le Groupe spécial note que dans leur lettre du 16 avril 2007, les CE indiquent qu'elles se sont conformées aux instructions du Groupe spécial figurant au paragraphe 7 de la communication du 30 mars 2007 selon lesquelles elles devaient indiquer avec précision les renseignements RCC et RCES contenus dans quatre documents (DS316-EC-HSBI-000088; DS316-EC-HSBI-000146; DS316-EC-HSBI-000199; et DS316-EC-HSBI-000205), étant entendu que, *malgré* le fait que certains renseignements figurant dans ces documents sont désignés comme RCC, lesdits documents dans leur ensemble, et le reste des documents RCES contenant des désignations RCC, "conserveront leur statut RCES et ne seront accessibles que dans la salle sécurisée et uniquement aux personnes habilitées RCES".

3. Le Groupe spécial note que les procédures relatives aux RCC/RCES disposent que les renseignements désignés comme RCC seront assujettis aux restrictions énoncées dans la section V desdites procédures, tandis que les renseignements désignés comme RCES seront assujettis aux restrictions énoncées dans la section VI. Les procédures du Groupe spécial relatives aux RCC/RCES ne prévoient pas que des renseignements devant être désignés comme RCC soient néanmoins assujettis aux restrictions applicables aux renseignements désignés comme RCES. Autrement dit, elles n'envisagent que deux restrictions distinctes pour la protection des renseignements qui s'appliquent selon que ceux-ci sont désignés comme RCC ou comme RCES.

4. Le Groupe spécial considère donc que ce qui est "entendu" par les CE, à savoir que malgré le fait que certains renseignements figurant dans ces documents sont désignés comme RCC, lesdits documents dans leur ensemble "conserveront leur statut RCES", n'est pas conforme à ses procédures relatives aux RCC/RCES ni aux principes généraux énoncés dans sa communication du 13 mars 2007. Ce n'est pas non plus compatible avec les dispositions des procédures relatives aux RCC/RCES qui touchent à la communication des appendices version caviardée.

5. Le Groupe spécial donne donc pour instruction aux CE de lui communiquer, et de signifier aux États-Unis, des versions RCC de ces documents où les renseignements désignés comme RCES seront caviardés et ce, au plus tard le **mardi 1er mai 2007** à l'heure de fermeture des bureaux. Si les CE n'étaient pas disposées à se conformer à cette décision, elles pourraient retirer ces documents de la présente procédure. Cependant, le Groupe spécial note que dans les cas où une partie ne fournit pas les renseignements nécessaires, un groupe spécial peut en tirer des déductions appropriées. *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils* ("*Canada – Aéronefs*"), WT/DS70/AB/R, adopté le 20 août 1999, paragraphes 197 à 206.

6. Le Groupe spécial ne s'est pas prononcé sur le bien-fondé des désignations comme RCC ou RCES des renseignements figurant dans les documents susmentionnés.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

7. Les États-Unis sont invités à présenter, d'ici le **vendredi 27 avril 2007** à l'heure de fermeture des bureaux, toute observation éventuelle sur le bien-fondé des changements en RCC ou RCES de la désignation des renseignements proposés par les CE en réponse aux décisions du Groupe spécial du 30 mars et du 4 avril 2007.

ANNEXE F-5

COMMUNICATION DU 30 AVRIL 2007

Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (DS316)

1. Le Groupe spécial a reçu la lettre des CE datée du 25 avril 2007. Il prend acte du fait que les CE se sont engagées à lui communiquer et à signifier aux États-Unis, d'ici au 1er mai 2007, des versions RCC (d'où les renseignements désignés comme RCES auront été caviardés) des documents auxquels il fait référence dans sa communication du 24 avril 2007.

2. En réponse à la demande des CE visant à ce qu'il explique comment il comprenait les procédures relatives aux RCC/RCES en ce qui concernait les versions caviardées des pièces, le Groupe spécial observe que la question dont il a traité dans sa communication du 24 avril 2007 n'était pas celle de savoir si lesdites procédures imposaient à une partie de produire des versions caviardées des pièces en soi. Dans la mesure où les procédures relatives aux RCC/RCES sont interprétées comme n'imposant pas des versions caviardées des pièces, la lettre des CE met en évidence un sérieux problème concernant lesdites procédures. Si l'avis des CE, selon lequel, aux termes de ces procédures, les RCC contenus dans des "documents RCES" devraient effectivement être traités comme des RCES, était correct, le droit des personnes habilitées RCC d'avoir accès aux RCC serait annulé dans la mesure où des RCC seraient contenus dans des pièces contenant également des RCES.

3. Il apparaît qu'une règle prescrivant la communication de versions RCC de toutes les pièces dans lesquelles les RCES seraient caviardés serait un moyen pratique de faire en sorte que les personnes habilitées puissent prendre connaissance des catégories de renseignements confidentiels auxquelles elles sont habilitées à avoir accès.[1] Le Groupe spécial propose donc de modifier les procédures relatives aux RCC/RCES pour préciser qu'il existe une telle règle. L'autre solution semble être, ainsi que l'observent les CE, de permettre aux personnes habilitées RCES de caviarder les RCES dans les pièces qui contiennent aussi des RCC, de retirer la "version caviardée" qui en résulterait de la salle sécurisée RCES et de la traiter conformément aux règles régissant les RCC. Le Groupe spécial hésite à imposer aux personnes habilitées RCES de l'une et l'autre partie la responsabilité de caviarder les pièces de l'autre partie.

4. Les parties reçoivent pour instruction de présenter toute observation sur cette proposition, ou toute autre suggestion éventuelle sur la façon de faire en sorte que les personnes habilitées RCC aient accès aux RCC figurant dans les pièces qui contiennent aussi des RCES d'ici le **vendredi 4 mai 2007** à l'heure de fermeture des bureaux.

[1] Le Groupe spécial note que les États-Unis ont communiqué dans le cadre de leur première communication des versions RCC de pièces dans lesquelles les RCES étaient caviardés.

RCC supprimés, comme indiqué **[***]**

ANNEXE F-6

COMMUNICATION DU 23 MAI 2007

Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (DS316)

1. Le Groupe spécial a reçu la lettre des Communautés européennes datée du 18 mai 2007, et les observations y relatives des États-Unis datées du 22 mai 2007. Il prend acte de l'engagement des CE concernant l'établissement d'un appendice version RCES intégrale approprié, conformément au paragraphe 52 des procédures relatives aux RCC/RCES et aux communications du Groupe spécial du 13 mars 2007 et du 14 mai 2007, s'agissant de leurs réponses aux questions et de leur deuxième communication écrite.

2. Le Groupe spécial a examiné le changement que les CE proposent d'apporter à la procédure de vérification des pièces version caviardée RCES énoncée à l'alinéa iii) du paragraphe 52 k*bis*) de la version révisée du 14 mai 2007, afin qu'une telle vérification puisse être effectuée par un représentant autorisé à cette fin. Étant donné le paragraphe 24 des procédures relatives aux RCC/RCES, qui prévoit qu'à moins qu'elles n'en disposent expressément autrement, les procédures relatives aux RCC/RCES ne s'appliquent pas au traitement par une partie ou une tierce partie de ses propres RCC et RCES, et en l'absence d'objection, le Groupe spécial accepte la modification proposée par les CE. La modification pertinente du paragraphe 52 est incorporée dans la version révisée ci-jointe des procédures relatives aux RCC/RCES.

3. S'agissant de la modification que les CE proposent d'apporter au paragraphe 52 a) des procédures relatives aux RCC/RCES, le Groupe spécial note qu'il a précédemment fait part de son point de vue selon lequel un appendice RCES devait être un document lisible en soi et non une simple compilation de paragraphes contenant des RCES. Il apparaît que la proposition des CE rend compte de ce point de vue et, par conséquent, le Groupe spécial accepte, en y apportant une modification explicative mineure, ce changement, qui est reproduit dans la version révisée ci-jointe des procédures relatives aux RCC/RCES.

4. Concernant les observations des CE sur l'introduction de crochets dans les pièces, le Groupe spécial note que les modifications de procédures relatives aux RCC/RCES qu'il a communiquées aux parties le 14 mai 2007, incluant les nouveaux paragraphes 4 d) et 5 b), visent à intégrer dans les procédures relatives aux RCC/RCES elles-mêmes la prescription, mentionnée par le Groupe spécial dans diverses décisions rendues dans le présent différend, qui impose d'indiquer spécifiquement, à l'aide de crochets, simples ou doubles selon qu'il sera approprié, les RCC ou RCES figurant, entre autres, dans les pièces. Cette prescription ne figurait pas explicitement dans les procédures relatives aux RCC/RCES initialement adoptées, mais le Groupe spécial a conclu que placer entre crochets les RCC figurant dans les pièces était prescrit par lesdites procédures. Au paragraphe 2 a) de sa communication du 13 mars 2007, le Groupe spécial a précisé ce qui suit:

> "[L]es parties ne doivent pas présenter des communications ou des pièces qui sont dans leur intégralité désignées comme RCC ou RCES, mais doivent indiquer spécifiquement, au moyen de crochets comme le prévoit le paragraphe 4, les renseignements figurant *dans* ces documents ou pièces qui, selon elles, devraient être désignés comme tels … Si une partie estime qu'une communication ou une pièce contient des RCC, elle **doit** indiquer ces renseignements au moyen de crochets

> comme le prévoit le paragraphe 4." (non souligné dans l'original – caractère gras dans l'original)

Le Groupe spécial a réitéré son point de vue à cet égard au paragraphe 3 de sa communication du 30 mars 2007, en disant de nouveau que "les parties ne [devaient] pas présenter des communications ou des pièces qui [étaient] dans leur intégralité désignées comme RCC ou RCES, mais [devaient] indiquer spécifiquement, au moyen de crochets comme le prévoient les paragraphes 4 et 5, les renseignements figurant dans ces communications ou pièces qui selon elles devraient être désignés comme tels". L'ajout des paragraphes 4 d) et 5 d) aux procédures relatives aux RCC/RCES ne représente donc pas une nouvelle prescription. Ces paragraphes incorporent plutôt dans le texte de ces procédures la substance des décisions antérieures du Groupe spécial. Ce dernier refuse donc de les supprimer.

5. Pour qu'il n'y ait aucun doute, le Groupe spécial confirme que ces modifications prennent effet le 14 mai 2007. En d'autres termes, les parties (et les tierces parties) sont tenues de placer entre crochets les renseignements spécifiques désignés comme RCC (ou RCES) qui figurent dans toute pièce communiquée après le 14 mai 2007. Les parties ne sont toutefois **pas** tenues de placer rétroactivement entre crochets des RCC ou RCES figurant dans des pièces déposées avant le 14 mai 2007, sauf dans le cas où le Groupe spécial leur a déjà donné pour instruction de le faire. Cela n'exclut pas la possibilité que le Groupe spécial puisse au cas par cas donner pour instruction à une partie de placer entre crochets des RCC ou RCES figurant dans une pièce communiquée avant cette date.

6. Le Groupe spécial note la préoccupation exprimée par les CE concernant la production de versions non-RCC des pièces. Il précise que les procédures relatives aux RCC/RCES modifiées ne visent pas à exiger des parties qu'elles produisent et communiquent des versions non-RCC des pièces (c'est-à-dire des versions des pièces dans lesquelles les RCC ont été caviardés), encore que de telles versions soient, bien entendu, appréciées. Le Groupe spécial a rendu compte de ce point de vue dans une modification explicative du paragraphe 38 b).

7. S'agissant des pièces EC-167, EC-551 à EC-561, et EC-077, le Groupe spécial note que les CE lui demandent de prier les États-Unis "de préciser quels renseignements ils veulent ne pas voir figurer entre crochets et de justifier en quoi l'utilisation excessive alléguée de crochets nuisait à leur capacité d'établir leur deuxième communication écrite avant que les Communautés européennes et les parties prenantes n'aient la charge de modifier les crochets dans ces pièces". Les CE formulent cette demande bien qu'elles n'aient pas répondu dans le délai applicable aux objections des États-Unis concernant la désignation excessive alléguée de renseignements comme RCC dans les pièces susmentionnées. Le Groupe spécial note en outre que dans sa communication du 14 mai 2007, il a fait droit aux objections des États-Unis concernant la désignation de renseignements comme RCC par les CE dans les pièces susmentionnées, et qu'il a donné pour instruction aux CE de communiquer de nouveau ces pièces d'ici au 18 mai 2007 en ne plaçant entre crochets que les renseignements RCC spécifiques qui y figuraient.

8. Le Groupe spécial rappelle que le paragraphe 2 des procédures relatives aux RCC/RCES indique clairement qu'une partie communiquant des renseignements dont elle demande qu'ils soient traités comme RCC a l'obligation d'agir de bonne foi et de faire preuve de modération pour ce qui est de désigner des renseignements comme RCC, et doit s'efforcer de désigner des renseignements comme RCC uniquement si leur divulgation *ferait du tort à ceux qui en sont à l'origine*. De la même manière, le paragraphe 9 des procédures relatives aux RCC/RCES indique clairement qu'une partie communiquant des renseignements dont elle demande qu'ils soient traités comme RCES a l'obligation d'agir de bonne foi et de faire preuve de la plus grande modération pour ce qui est de désigner des renseignements comme RCES, et doit s'efforcer de désigner des renseignements comme RCES uniquement si leur divulgation *causerait un tort* ***exceptionnel*** *à ceux qui en sont à l'origine;* il définit

également les catégories de renseignements qui peuvent ou non être désignés comme RCES. Le Groupe spécial est d'avis que les procédures imposent à la partie qui désigne des renseignements comme RCC ou RCES la charge de démontrer, en cas de contestation, que les renseignements en question répondent aux critères d'octroi d'un tel traitement. Les modifications que les CE proposent d'apporter aux paragraphes 38 d) et 52 k*bis*) renverseraient cette charge, en imposant des obligations à la partie qui ne communique pas les renseignements, et au Groupe spécial. Ce dernier estime que la partie qui reçoit des renseignements désignés comme RCC n'est pas tenue d'indiquer les renseignements spécifiques pour lesquels elle demande la suppression des crochets et de justifier sa demande au motif que la désignation de ces renseignements comme RCC nuit à sa capacité d'établir ses communications au Groupe spécial. Le Groupe spécial n'a pas non plus l'obligation d'indiquer à une partie les parties des pièces qu'il pourrait vouloir examiner dans son rapport afin de déterminer si des renseignements spécifiques sont considérés comme étant des RCC par la partie qui les communique.[1]

9. Le Groupe spécial estime qu'il incombe aux CE de se conformer à ses instructions du 14 mai 2007, et s'abstient d'enjoindre aux États-Unis de justifier leurs objections ainsi que le demandent les CE. Comme les CE n'ont pas répondu aux objections des États-Unis concernant la désignation de la quasi-totalité des pièces susmentionnées comme RCC, le Groupe spécial n'est pas en mesure de se prononcer sur la question de savoir si des renseignements spécifiques figurant dans ces pièces peuvent à juste titre être désignés comme RCC.[2] Il note que, conformément au paragraphe 2 des procédures relatives aux RCC/RCES, le fait que des renseignements ne sont pas du domaine public n'est que l'un des éléments à prendre en considération pour désigner des renseignements comme RCC. Les CE ont pour instruction de se conformer à la décision précédente du Groupe spécial, et de communiquer des versions des pièces susmentionnées dans lesquelles les crochets auront été modifiés et ce, d'ici le **mercredi 30 mai 2007 à l'heure de fermeture des bureaux.**

10. Enfin, le Groupe spécial note qu'il ne juge pas nécessaire de rencontrer les parties à ce stade pour discuter de ces questions.

11. Sur la base de ce qui précède, le Groupe spécial s'abstient d'incorporer les paragraphes 38 d) et 52 k*bis*) proposés par les CE dans les procédures relatives aux RCC/RCES (version révisée du 14 mai 2007), et il s'abstient de supprimer les paragraphes 4 d), 5 d) et 20*bis* desdites procédures. Il incorpore, toutefois, les changements proposés pour les paragraphes 52 a) et 52 k*bis*) concernant les personnes autorisées à vérifier le caviardage des RCC dans les pièces. Une version révisée des procédures relatives aux RCC/RCES tenant compte des décisions du Groupe spécial est jointe à la présente communication.

---

[1] Bien entendu, le Groupe spécial collaborera avec les parties afin de veiller à ce qu'aucun document public concernant le présent différend ne contienne de RCC ou RCES.

[2] Le Groupe spécial note, toutefois, que sur la base des principes qu'il a énoncés dans ses décisions sur la question de la désignation des renseignements comme RCC ou RCES, il juge difficile d'accepter, par exemple, que des parties de la table des matières et des numéros et intitulés de dispositions contractuelles spécifiques, ou de dispositions contractuelles apparemment types (par exemple, des dispositions établissant que les modifications doivent être apportées à l'accord par écrit) puissent être désignés comme RCC.