

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS353/16

2 octobre 2012

(12-5327)

Original: anglais

ÉTATS-UNIS – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS (DEUXIÈME PLAINTÉ)

Recours de l'Union européenne à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends

Demande de consultations

La communication ci-après, datée du 25 septembre 2012 et adressée par la délégation de l'Union européenne à la délégation des États-Unis et au Président de l'Organe de règlement des différends, est distribuée conformément à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends.

S'agissant du différend WT/DS353, *États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)* (*États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*), l'Union européenne demande par la présente l'ouverture de consultations avec les États-Unis conformément aux articles 4 et 21:5 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*), aux articles 4.1, 7.1 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*, et aux "Procédures convenues au titre des articles 21 et 22 du *Mémorandum d'accord sur le règlement des différends* et de l'article 7 de l'*Accord SMC*" par l'Union européenne et les États-Unis en ce qui concerne le présent différend le 12 janvier 2012 (*Accord sur la chronologie*).¹

I. CONTEXTE

Pendant des décennies, les États-Unis ont accordé des subventions pour le développement et la production d'aéronefs civils gros porteurs. S'il y a désaccord sur le montant exact du subventionnement total, nul ne conteste qu'il se chiffre en milliards de dollars.

Le 23 mars 2012, l'Organe de règlement des différends (ORD) a adopté le rapport de l'Organe d'appel et le rapport du Groupe spécial (tel que modifié) sur l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*, dans lesquels il était constaté que les pouvoirs publics fédéraux, des États et locaux des États-Unis accordaient aux producteurs d'aéronefs civils gros porteurs (LCA) des États-Unis – en

¹ WT/DS353/14, 27 avril 2012, *États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)*, Mémorandum d'accord entre l'Union européenne et les États-Unis concernant des procédures au titre des articles 21 et 22 du *Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, conclu le 12 janvier 2012.

particulier la société Boeing (Boeing) – des subventions qui étaient incompatibles avec les obligations des États-Unis au titre de l'*Accord SMC*.

En particulier, l'ORD a établi que les subventions suivantes étaient des subventions spécifiques, au sens des articles 1^{er} et 2 de l'*Accord SMC*, qui causaient, ou menaçaient de causer, des effets défavorables pour les intérêts de l'Union européenne (UE), au sens des articles 5 c) et 6.3 b) et c) dudit *accord*:

- versements et accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics dans le cadre des programmes de recherche et développement (R&D) aéronautique de l'Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace (NASA);
- versements et accès aux installations dans le cadre des programmes de R&D aéronautique du Département de la défense (DoD);
- exonérations d'impôt au titre de la législation sur les sociétés de ventes à l'étranger/les revenus extraterritoriaux (FSC/ETI) et des lois successives;
- réductions du taux de l'impôt B&O (sur les activités) de l'État de Washington; et
- exonérations d'impôt liées aux obligations industrielles (IRB) émises par la ville de Wichita, au Kansas.

L'ORD a recommandé que les États-Unis prennent des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirent les subventions.² Au titre de l'article 7.9 de l'*Accord SMC*, les États-Unis avaient jusqu'au 24 septembre 2012 pour se conformer aux recommandations de l'ORD.

L'ORD a aussi établi que les États-Unis accordaient à Boeing des subventions qui étaient prohibées par l'*Accord SMC*, et a rappelé que ses recommandations antérieures concernant cette question restaient exécutoires.³

Par une communication du 23 septembre 2012, les États-Unis ont notifié à l'Union européenne qu'ils avaient entrepris un certain nombre d'actions dont ils alléguaient qu'elles retiraient les subventions ou en éliminaient les effets défavorables (notification du 23 septembre 2012).

II. RÉSUMÉ

Les actions et événements énumérés par les États-Unis dans leur notification du 23 septembre 2012 ne retirent pas les subventions ni n'en éliminent les effets défavorables, comme l'exigent les articles 4.7 et 7.8 de l'*Accord SMC*. Au lieu de cela, depuis l'expiration du délai de mise en œuvre le 24 septembre 2012, les États-Unis maintiennent des subventions spécifiques qui causent des effets défavorables actuels pour les intérêts de l'UE. Ces subventions sont également des subventions prohibées car elles sont subordonnées aux résultats à l'exportation et à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. En conséquence, selon l'Union européenne, les États-Unis ne se sont pas mis en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD. L'Union européenne demande donc l'ouverture de consultations avec les États-Unis sur, entre autres, les questions décrites ci-après.

² Voir le compte rendu de la réunion de l'ORD du 23 mars 2012, WT/DSB/M/313, paragraphe 79.

³ Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)*, en particulier la section VIII.

III. MESURES

Depuis l'expiration du délai de mise en œuvre le 24 septembre 2012, les États-Unis maintiennent des milliards de dollars de subventions, au sens de l'article 1.1 de l'*Accord SMC*, y compris les subventions dont l'ORD a établi qu'il s'agissait de subventions spécifiques causant des effets défavorables et des subventions additionnelles qui constituent des "mesures prises pour se conformer", au sens de l'article 21:5 du *Mémoire d'accord*. Ces subventions causent des effets défavorables actuels et sont prohibées. Parmi ces subventions spécifiques figurent, entre autres, les suivantes⁴:

1. Subventions pour la R&D de la NASA

Les États-Unis ont affirmé dans leur notification du 23 septembre 2012 que la NASA: a) avait modifié les droits accordés aux parties au titre des contrats visés par les recommandations et décisions de l'ORD, ainsi que des contrats postérieurs, afin de les rendre compatibles avec la pratique commerciale; b) avait mis fin aux programmes Advanced Composites Technology, High Speed Research, Advanced Subsonic Technology, High Performance Computing and Communications, Quiet Aircraft Technology, Vehicle Systems, et Research and Technology Base, et avait réduit le financement des contrats de recherche aéronautique conclus avec des parties privées au titre d'autres programmes de recherche aéronautique; c) avait modifié ses politiques de façon à éliminer les limitations concernant l'accès aux résultats de ses travaux de recherche et développement, y compris en cessant de recourir aux clauses concernant les données visées par des droits exclusifs limités ("LERD"); et d) avait mis en œuvre une politique visant à accélérer la divulgation des résultats des recherches qu'elle finançait lorsqu'elle achetait des services de recherche et développement à des entités privées.

L'Union européenne a soigneusement examiné ces assertions et mesures et elle estime que la NASA maintient des subventions qui apportent actuellement des avantages aux producteurs de LCA des États-Unis en accordant à Boeing un financement et un accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics pour des activités de R&D applicables au développement, à la conception et à la production de LCA à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché commercial, ainsi qu'en permettant à Boeing d'utiliser sans payer de redevances les technologies développées à l'aide de ce financement et de ce soutien, ou d'utiliser ces technologies à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché commercial dans le cadre, entre autres, des programmes suivants:

- Advanced Composites Technology;
- High Speed Research;
- Advanced Subsonic Technology;
- High Performance Computing and Communications;
- Aviation Safety;
- Quiet Aircraft Technology;
- Vehicle Systems;
- Research and Technology Base;
- Fundamental Aeronautics;
- Integrated Systems Research;
- Aeronautics Strategy and Management;

⁴ Les programmes de la NASA et du DoD énumérés ci-après devraient s'entendre de tous les programmes et projets de R&D de la NASA et du DoD couverts par les sens de ces termes tels qu'ils ont été employés par l'UE devant le Groupe spécial initial dans l'affaire DS353, indépendamment de toutes modifications antérieures ou ultérieures de titre, de code budgétaire ou de structure organisationnelle.

- Aeronautics Test Program;
- High End Computing; et
- Strategic Capabilities Assets Program.

L'Union européenne considère que les subventions englobent, mais pas exclusivement, celles qui sont accordées au moyen de tous contrats et autres accords conclus avec Boeing (tels que modifiés) au titre de ces programmes, ainsi qu'au moyen des contrats et autres accords (tels que modifiés) énumérés à l'annexe A de la notification du 23 septembre 2012 des États-Unis, et des programmes associés.

2. Subventions pour la R&D du Département de la défense

Les États-Unis ont affirmé dans leur notification du 23 septembre 2012 que le DoD: a) avait modifié les droits accordés aux parties au titre des accords de coopération, des accords d'investissement dans la technologie et des autres transactions visés par les recommandations et décisions de l'ORD, ainsi que des contrats postérieurs, afin de les rendre compatibles avec la pratique commerciale; et b) avait cessé de financer les programmes suivants, à savoir Dual Use Application and Dual Use Science and Technology (Élément de programme ("PE") 0602305F); Navy Manufacturing Technology ("ManTech") (PE 0603771F); Air Force ManTech (PE 0708011F); recherche de la Defense Advanced Research Projects Agency sur le Joint Strike Fighter (PE 0603800E); recherche de l'Armée de terre relative au Comanche (PE 0604223A); recherche de l'Armée de l'air sur le B-2 (PE 0604240F); et recherche de l'Armée de l'air sur le A-6 Squadrons (PE 0604240F).

L'Union européenne a soigneusement examiné ces assertions et mesures et elle estime que le DoD des États-Unis maintient des subventions qui apportent actuellement des avantages aux producteurs de LCA des États-Unis en accordant à Boeing un financement et un accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics pour des activités de R&D applicables au développement, à la conception et à la production de LCA à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché commercial, ainsi qu'en permettant à Boeing d'utiliser sans payer de redevances les technologies développées à l'aide de ce financement et de ce soutien, ou d'utiliser ces technologies à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché commercial dans le cadre, entre autres, des programmes suivants:

- A-6 Squadrons;
- Advanced Materials for Weapons Systems;
- Aerospace Avionics/Aerospace Sensors;
- Aerospace Flight Dynamics/Aerospace Vehicle Technologies;
- Aerospace Propulsion;
- Aerospace Propulsion and Power Technology;
- Aerospace Structures/Aerospace Technology Dev/Demo;
- Airborne Warning and Control System (AWACS);
- Aviation Safety Technologies;

- Aviation Survivability;
- AV-8B Aircraft;
- B-2 Advanced Technology Bomber;
- C-17;
- Comanche;
- CV-22;
- Defense Research Sciences;
- Dual Use Applications/Dual Use Science & Technology Program;
- F/A-18 Squadrons;
- F-22;
- Flight Vehicle Technology;
- Flight Vehicle Technology Integration;
- KC-10S;
- KC-46, Next Generation Aerial Refueling Aircraft;
- Joint Strike Fighter;
- Long Range Strike Bomber;
- Manufacturing Technology/Industrial Preparedness Program (Air Force, Navy, Defense Logistics Agency, Defense Wide Manufacturing Science and Technology);
- Materials;
- Materials and Biological Technology;
- Multi-Mission Maritime Aircraft (P-8A);
- RDT&E for Aging Aircraft;
- Sustainment Science & Technology;
- Technology Transfer;
- Technology Transition; et
- V-22.

L'Union européenne considère que les subventions englobent, mais pas exclusivement, celles qui sont accordées au moyen de tous contrats et autres accords conclus avec Boeing (tels que modifiés) au titre de ces programmes, ainsi qu'au moyen des accords et autres transactions (tels que modifiés) énumérés à l'annexe B de la notification du 23 septembre 2012 des États-Unis, et des programmes associés.

3. Subventions pour la R&D de l'Administration fédérale de l'aviation

L'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis, en collaboration avec la NASA, maintient des subventions qui apportent actuellement des avantages aux producteurs de LCA des États-Unis en accordant à Boeing un financement et un accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics pour des activités de R&D applicables au développement, à la conception et à la production de LCA, ainsi qu'en permettant à Boeing d'utiliser sans payer de redevances les technologies développées à l'aide de ce financement et de ce soutien, à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché commercial dans le cadre du programme Continuous Lower Emissions, Energy, and Noise (CLEEN) et d'autres programmes de R&D de la FAA. Ce soutien à la R&D est autorisé par 49 U.S.C. §§ 44501 à 44517 et 48102 et par des instruments législatifs renouvelant périodiquement cette autorisation.

4. Subventions de l'État de Washington et des autorités locales

Les États-Unis ont affirmé dans leur notification du 23 septembre 2012 que l'État de Washington appliquait des taux de l'impôt B&O pour la construction et la vente au détail dans le secteur de l'aérospatiale d'une manière compatible avec l'article 5 c) de l'*Accord SMC*.

L'Union européenne a soigneusement examiné cette assertion et elle estime que l'État de Washington et ses subdivisions politiques maintiennent les subventions suivantes qui apportent actuellement des avantages à Boeing:

- réduction du taux de l'impôt B&O de l'État pour les constructeurs d'aéronefs commerciaux;
- crédits d'impôt B&O de l'État pour le développement préproduction/de produits aérospatiaux et les impôts sur la propriété;
- exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation de l'État pour le matériel, les périphériques et les logiciels informatiques;
- réductions de l'impôt B&O de la ville d'Everett;
- crédits d'impôt B&O de l'État pour les droits d'accise sur la location à bail frappant les bâtiments et terrains visés, conformément à l'article 10 du projet de loi n° 2466 de la Chambre des représentants (chapitre 177, Lois de 2006);
- établissement d'un "Dreamlifter Operations Center" à Paine Field par le comté de Snohomish, État de Washington; et
- établissement du "Joint Center for Aerospace Technology Innovation" afin, entre autres, de fournir un financement, une coordination et une formation liés à la R&D aérospatiale.

5. Législation FSC/ETI et lois successives

Les États-Unis ont affirmé dans leur notification du 23 septembre 2012 qu'ils: a) avaient adopté une législation mettant fin aux avantages fiscaux FSC/ETI, et b) s'étaient assurés que Boeing n'avait pas eu recours aux avantages fiscaux FSC ou ETI après 2006.

L'Union européenne a soigneusement examiné ces assertions et mesures et elle estime que les États-Unis maintiennent des exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt au titre de la législation FSC/ETI et de la législation successorale qui apportent actuellement des avantages à Boeing.

6. Subventions de l'État du Kansas et de la ville de Wichita

Les États-Unis ont affirmé dans leur notification du 23 septembre 2012 que la ville de Wichita a) appliquait son programme d'IRB d'une manière compatible avec l'article 5 c) de l'*Accord SMC* et b) n'avait pas émis d'IRB en faveur de Boeing depuis 2007.

L'Union européenne a soigneusement examiné ces assertions et elle estime que l'État du Kansas et la ville de Wichita maintiennent des abattements des impôts sur la propriété et des taxes sur les ventes de l'État et des autorités locales qui apportent actuellement des avantages à Boeing en relation avec l'émission d'IRB par la ville de Wichita.

7. Subventions de l'État de la Caroline du Sud et des autorités locales

L'État de la Caroline du Sud et ses subdivisions politiques, y compris le comté de Charleston, maintiennent diverses subventions en faveur de Boeing qui se rapportent à la production du modèle d'avion 787 de la société, essentiellement (mais pas exclusivement) dans le cadre de deux ensembles d'incitations: i) les incitations relatives au "projet Gemini", qui se rapportent à l'implantation, à l'établissement et au fonctionnement d'une chaîne additionnelle d'assemblage final pour le 787 à l'aéroport international de Charleston à North Charleston, en Caroline du Sud; et ii) les incitations relatives au "projet Emerald", qui se rapportent à l'implantation, à l'établissement et au fonctionnement d'installations de fabrication de composants du fuselage du 787 sur le même site. Ces subventions ont permis d'amener Boeing à implanter en Caroline du Sud une partie de ses activités de production et d'assemblage qui auraient sinon pu être implantées dans l'État de Washington et bénéficier des subventions de l'État et des autorités locales mentionnées au point 0 ci-dessus. Ces subventions de l'État et des autorités locales de la Caroline du Sud englobent, mais pas exclusivement, les subventions suivantes:

A. Projet Gemini

Les mesures qui constituent les subventions accordées par la Caroline du Sud et ses subdivisions politiques pour les installations d'assemblage final du 787 de Boeing comprennent des actions entreprises par divers organismes et conseils de l'État, l'Assemblée législative et un grand nombre d'organismes et d'administrations du comté de Charleston. Plusieurs des engagements pris par la Caroline du Sud envers Boeing en lien avec le projet Gemini figurent dans les trois instruments suivants: i) Project Gemini Agreement between Boeing and the State of South Carolina, daté du 1^{er} janvier 2010; ii) H3130 (Loi n° 124 de 2009); et iii) Fee Agreement between Charleston County and Boeing, daté du 1^{er} décembre 2009 ("Boeing Fee Agreement").

Parmi les subventions accordées à Boeing pour les installations d'assemblage final du 787, y compris au moyen de ces trois instruments conjugués à d'autres, figurent les suivantes:

- fourniture d'un contrat de location à long terme pour des terrains appartenant aux pouvoirs publics à des taux inférieurs à ceux du marché;
- fourniture d'installations et d'infrastructures financées au moyen d'obligations émises par l'État, sans qu'il n'en coûte rien à Boeing;
- exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation de l'État;
- réductions de l'impôt de l'État sur les bénéfices des sociétés par le biais d'un accord de répartition et d'imputation des bénéfices et de la désignation de parc industriel multi-comtés;
- exonérations de l'impôt sur la propriété pour les avions cargo gros porteurs de Boeing, conformément au H3482 (Loi n° 45 de 2009);
- établissement de programmes de recrutement, formation et perfectionnement de la main-d'œuvre au profit de Boeing; et
- réductions de l'impôt sur la propriété au titre d'un accord de paiement d'une redevance à la place de l'impôt avec le comté de Charleston.

B. Projet Emerald

Les mesures qui constituent les subventions accordées par la Caroline du Sud et ses subdivisions politiques pour les installations de fabrication de composants du 787 de Boeing comprennent des actions entreprises par divers organismes et conseils de l'État, l'Assemblée législative et un grand nombre d'organismes et d'administrations du comté de Charleston. Plusieurs des engagements pris par la Caroline du Sud envers Boeing en lien avec le projet Emerald figurent dans les deux instruments suivants: i) Project Emerald Confidential Site Development and Incentive Agreement, de 2006 (date non précisée); et ii) Fee Agreement between Charleston County and Vought Aircraft Industries, Global Aeronautica and Boeing, daté du 19 décembre 2006 ("Project Emerald Fee Agreement").

Parmi les subventions accordées à Boeing pour les installations de fabrication de composants du 787, y compris au moyen de ces deux instruments conjugués à d'autres, figurent les suivantes:

- fourniture d'un contrat de location à long terme pour des terrains appartenant aux pouvoirs publics à des taux inférieurs à ceux du marché;
- fourniture d'installations et d'infrastructures financées au moyen d'obligations émises par l'État, sans qu'il n'en coûte rien à Boeing;
- réductions de l'impôt de l'État sur les bénéfices des sociétés par le biais de la désignation de parc industriel multi-comtés; et
- réductions de l'impôt sur la propriété au titre d'un accord de paiement d'une redevance à la place de l'impôt avec le comté de Charleston.

En plus des mesures spécifiquement énumérées ci-dessus dans la section III de la présente demande de consultations, l'Union européenne considère également que toutes modifications, mesures complémentaires, prorogations, mesures de remplacement, mesures de renouvellement, mesures connexes ou mesures de mise en œuvre peuvent aussi constituer des subventions qui causent des effets défavorables actuels et sont prohibées.

IV. FONDEMENT JURIDIQUE

Les États-Unis ont affirmé dans leur notification du 23 septembre 2012 qu'au vu des conditions de concurrence sur le marché des aéronefs civils gros porteurs et des actions qu'ils avaient entreprises, les effets défavorables, quels qu'ils soient, des subventions en question avaient cessé d'exister, ou qu'il n'existait plus de "rapport réel et substantiel de cause à effet" entre les subventions visées par les recommandations et décisions de l'ORD et de quelconques effets défavorables au sens de l'article 5 c) de l'*Accord SMC*. Les États-Unis affirment qu'au moyen de leurs actions alléguées, ils ont retiré la subvention ou éliminé les effets défavorables en ce qui concerne chacune des subventions jugées incompatibles avec l'article 5 c) de l'*Accord SMC*. Ils affirment qu'il en est ainsi pour tous les aéronefs de Boeing visés par les recommandations et décisions de l'ORD, de même que pour les aéronefs d'Airbus pour lesquels existaient les effets défavorables.

L'Union européenne a soigneusement examiné ces assertions et mesures et elle estime que depuis l'expiration du délai de mise en œuvre, les États-Unis maintiennent une série de subventions, au sens de l'article 1.1 de l'*Accord SMC*. Ces subventions sont spécifiques au sens des articles 1.2 et 2 de l'*Accord SMC*. Ces subventions spécifiques apportent actuellement des avantages pour le développement, la production et la vente des LCA des familles 737NG, 737 Max, 747, 767, 777 et 787 de Boeing, ainsi que de tous autres futurs dérivés de ces familles de LCA, y compris du 777. Collectivement, et dans les conditions de concurrence actuelles sur les marchés des LCA, ces subventions causent des effets défavorables actuels, ou menacent de causer des effets défavorables, pour les intérêts de l'UE, d'une manière incompatible avec les articles 5 c), 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c), ainsi que l'article 6.4 et 6.5, de l'*Accord SMC*. Les effets de ces subventions influent défavorablement sur les ventes, les parts de marché et les prix des LCA des familles A320, A320neo, A330, A350XWB et A380 d'Airbus. Spécifiquement, les subventions causent un préjudice grave actuel, ou menacent de causer un préjudice grave, aux intérêts de l'UE sous la forme: i) d'un détournement des importations de l'UE aux États-Unis ou d'une entrave à ces importations, au sens de l'article 6.3 a) de l'*Accord SMC*; ii) d'un détournement des exportations de l'UE d'autres marchés de pays tiers ou d'une entrave à ces exportations, au sens de l'article 6.3 b) de l'*Accord SMC* (y compris sur la base de l'article 6.4 de l'*Accord SMC*); et iii) d'une sous-cotation des prix, d'un empêchement de hausses de prix, d'une dépression des prix et de pertes de ventes dans une mesure notable, au sens de l'article 6.3 c) de l'*Accord SMC* (y compris sur la base de l'article 6.5 de l'*Accord SMC*).

Ces subventions sont aussi subordonnées aux résultats à l'exportation et à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, de sorte qu'elles sont donc incompatibles avec l'article 3.1 a), 3.1 b) et 3.2 de l'*Accord SMC*. Enfin, au moyen des mesures indiquées dans la présente demande, les États-Unis accordent un traitement moins favorable que celui qu'ils accordent aux produits similaires d'origine nationale, d'une manière incompatible avec l'article III:4 et III:5 du *GATT de 1994*.

On trouvera dans l'annexe à la présente demande, conformément aux articles 4.2 et 7.2 de l'*Accord SMC*, un exposé des éléments de preuve disponibles concernant l'existence et la nature des subventions et le préjudice grave qu'elles causent aux intérêts de l'UE.

Conformément au paragraphe 1 de l'Accord sur la chronologie, l'Union européenne compte que les consultations se tiendront dans les 15 jours suivant la réception de la présente demande par les États-Unis.

Pour autant que les parties ne parviennent pas à régler le présent différend dans le cadre des consultations et qu'en conséquence, elle dépose une demande d'établissement d'un groupe spécial, l'Union européenne se réserve le droit de demander à ce moment-là que l'ORD engage les procédures pour la collecte de renseignements concernant le préjudice grave prévues à l'Annexe V de l'*Accord SMC*. À ce moment-là, l'ORD "engagera" ces procédures, comme l'Organe d'appel l'a clarifié dans son rapport sur l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*.⁵

La présente demande de consultations est sans préjudice du droit de l'Union européenne de demander directement à l'ORD l'autorisation d'appliquer des contre-mesures, en vertu de la note de bas de page 1 et du paragraphe 6 de l'Accord sur la chronologie.

⁵ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 531 à 533 et 549.

ANNEXE

EXPOSÉ DES ÉLÉMENTS DE PREUVE DISPONIBLES

Aux fins des articles 4.2 et 7.2 de l'*Accord SMC*, l'Union européenne indique ci-après les éléments de preuve dont elle dispose à l'heure actuelle quant à l'existence et à la nature des subventions spécifiques visées par la présente demande de consultations, ainsi qu'au préjudice grave causé à ses intérêts par les subventions. Elle se réserve le droit de compléter ou de modifier la présente liste à l'avenir, si nécessaire.

- Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*, WT/DS353/R, 31 mars 2011, adopté tel que modifié par le rapport de l'Organe d'appel le 23 mars 2012;
- Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*, WT/DS353/AB/R, 12 mars 2012, adopté le 23 mars 2012;
- *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*, pièces EC-1 à EC-1450;
- *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*, pièces US-1 à US-1364;
- NASA Budget Submissions, exercices budgétaires 2007 à 2013;
- NASA Research Opportunities in Aeronautics Solicitations, 2007 à 2011;
- NASA Contract and Award Data from the Federal Procurement Data System – Next Generation (FPDS-NG) and USAspending.gov;
- Tous les brevets valides des États-Unis délivrés/cédés à Boeing qui ont été financés en partie ou en totalité par la NASA, d'après l'USPTO Patent Full-Text and Image Database (PatFT) (<http://www.uspto.gov/patents/process/search/>);
- DoD Research, Development, Test & Evaluation Budget Submissions, exercices budgétaires 2007 à 2013;
- DoD Contract and Award Data from the Federal Procurement Data System – Next Generation (FPDS-NG) and USAspending.gov;
- Tous les brevets valides des États-Unis délivrés/cédés à Boeing qui ont été financés en partie ou en totalité par le DoD, d'après l'USPTO Patent Full-Text and Image Database (PatFT) (<http://www.uspto.gov/patents/process/search/>);
- FAA Other Transaction Agreement No. DTFAWA-10-C-00030;
- FAA Solicitation No. DTFAWA-09-R-03293;
- FAA, Fact Sheet – Continuous Lower Energy, Emissions and Noise (CLEEN) Program (24 juin 2010);
- Boeing, Continuous Lower Energy, Emissions and Noise (CLEEN) Technologies Development – Boeing Program Update (2 novembre 2011);

- Boeing, Boeing Unveils Plans for Advanced ecoDemonstrator Program (21 juillet 2010);
- Qualification for FSC benefits and ETI Exclusions, Office of Chief Counsel, Internal Revenue Service Memorandum Number AM 2007-001, 22 décembre 2006;
- Substitute Senate Bill 6828 (Chapter 81, Laws of 2008) (Washington), adopté le 20 mars 2008;
- House Bill 2466 (Chapter 177, Laws of 2006) (Washington), adopté le 23 mars 2006;
- Substitute Senate Bill 5982 (Chapter 242, Laws of 2012) (Washington), adopté le 30 mars 2012;
- Revised Code of Washington 28B.155.010, 82.04.260(11), 82.04.4461, 82.04.4463, 82.08.975, and 82.12.975, tels que modifiés;
- Washington State Department of Revenue, 2012 Tax Exemption Study (janvier 2012);
- Snohomish County Council Motion 12-062, "Authorizing the Snohomish County Executive to Sign a Predevelopment Contract to Design a Dreamlifter Operations Center and Exclusive Option to Lease Land at the Snohomish County Airport" et pièces jointes, adoptée le 13 février 2012;
- City of Wichita, Chart, IRBs Issued to Boeing, 1979-2007;
- Industrial Revenue Bond Lease Agreements between Boeing and the City of Wichita, 2006 et 2007;
- H3130 (Act No. 124 of 2009) (South Carolina), adopté le 30 novembre 2009;
- H3482 (Act No. 45 of 2009) (South Carolina), adopté le 2 juin 2009;
- Project Gemini Agreement between the Boeing Company and the State of South Carolina, daté du 1^{er} janvier 2010;
- Fee Agreement between Charleston County and Boeing, daté du 1^{er} décembre 2009;
- Project Emerald Confidential Site Development and Incentive Agreement;
- Fee Agreement between Charleston County and Vought Aircraft Industries, Global Aeronautica, and the Boeing Company, daté du 19 décembre 2006;
- Ground Lease Agreement between Charleston County Airport Authority and South Carolina Public Railways, daté du 25 août 2006;
- Renseignements concernant les produits d'Airbus et de Boeing, y compris aux adresses <http://www.airbus.com/aircraftfamilies/> et <http://www.boeing.com/commercial/products.html>, et liens connexes, et renseignements concernant les sociétés;
- Documents d'Airbus et de Boeing décrivant les performances et la capacité en sièges des aéronefs;

- Prix de catalogue de Boeing et données sur les commandes et les livraisons, y compris aux adresses <http://www.boeing.com/commercial/prices/> et <http://active.boeing.com/commercial/orders/index.cfm>;
 - Données sur les commandes et les livraisons d'Airbus, y compris à l'adresse http://www.airbus.com/no_cache/company/market/orders-deliveries/ (et fondées sur des sources internes confidentielles);
 - Documentation commerciale d'Airbus analysant le rapport de concurrence entre divers produits d'Airbus et de Boeing;
 - Base de données Ascend;
 - Boeing, Current Market Outlook, divers numéros (y compris à l'adresse <http://www.boeing.com/commercial/cmo/>);
 - Airbus, Global Market Forecast, divers numéros (y compris aux adresses <http://www.airbus.com/company/market/forecast/> et <http://www.airbus.com/presscentre/corporate-information/key-documents/>);
 - Communiqués de presse d'Airbus (y compris à l'adresse <http://www.airbus.com/newsevents/all-news/press-releases/>);
 - Communiqués de presse de Boeing (y compris aux adresses <http://boeing.mediaroom.com/> et <http://www.boeing.com/news/releases/archive.html>);
 - Communiqués de presse de clients d'Airbus et de Boeing;
 - Notification du retrait des subventions et de l'élimination des effets défavorables dans le différend *États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)* (23 septembre 2012) et les documents qui y sont mentionnés.
-