

formulé les constatations nécessaires concernant à la fois les "effets sur les produits" et les données relatives aux livraisons. Sur la base de ces considérations et à la lumière des livraisons d'A380 pendant la période postérieure à la mise en œuvre, nous ne voyons pas d'erreur dans la conclusion du Groupe spécial selon laquelle, en l'absence des subventions AL/FEM, la branche de production de LCA des États-Unis aurait obtenu un volume de livraisons et une part de marché supérieurs à leur niveau effectif pendant la période postérieure à la mise en œuvre.

5.774. Par conséquent, les constatations du Groupe spécial examinées plus haut étayent la conclusion que l'effet des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre est l'entrave des VLA des États-Unis sur les marchés des VLA de l'Union européenne, de l'Australie, de la Chine, de la Corée, de Singapour et des Émirats arabes unis. Cette conclusion est également étayée par le cadre analytique adopté par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale, ainsi que par un certain nombre des constatations du Groupe spécial, y compris sa constatation concernant les "effets sur les produits" des subventions AL/FEM existant pendant la période de mise en œuvre sur le maintien de l'offre de l'A380 par Airbus et l'existence d'une substituabilité suffisante entre les produits VLA offerts par Boeing et Airbus. Compte tenu de notre interprétation de l'article 7.8, toutefois, nous ne souscrivons pas à la conclusion du Groupe spécial concernant l'entrave sur le marché des VLA dans la mesure où sa conclusion était fondée sur les effets des subventions AL/FEM contestées dont il avait constaté qu'elles avaient expiré.

5.775. En conséquence, nous modifions la conclusion formulée par le Groupe spécial au paragraphe 6.1817 de son rapport et constatons à la place que les États-Unis ont établi que les "effets sur les produits" des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre sont une cause réelle et substantielle d'entrave des LCA des États-Unis sur les marchés des VLA de l'Union européenne, de l'Australie, de la Chine, de la Corée, de Singapour et des Émirats arabes unis.

6 CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

6.1. Pour les raisons exposées dans le présent rapport, l'Organe d'appel formule les constatations et conclusions suivantes.

6.1 Article 21:5 du Mémoire d'accord – Mesures relatives au Mühlenberger Loch et à l'aéroport de Brême

6.2. Dans sa communication sur la mise en conformité, l'Union européenne a estimé que la mesure relative au site d'assemblage d'aéronefs du Mühlenberger Loch et la mesure relative à l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême étaient compatibles avec les Accords de l'OMC et pleinement conformes aux recommandations et décisions pertinentes de l'ORD. Sur la base de notre examen du rapport du Groupe spécial et du dossier du Groupe spécial, nous ne considérons pas que les États-Unis aient contesté ce point de vue. Le Groupe spécial n'a donc pas fait erreur dans son interprétation et son application de l'article 21:5 du Mémoire d'accord en constatant, au paragraphe 5.77 de son rapport, qu'il n'y avait pas de "désaccord" qu'il devait régler au sens de cette disposition. Sur la base de notre examen de l'analyse du Groupe spécial, nous sommes également en désaccord avec l'Union européenne dans la mesure où elle fait valoir que le Groupe spécial a agi d'une manière incompatible avec ses devoirs au titre de l'article 11 du Mémoire d'accord en parvenant à cette conclusion. Pour ces raisons, nous constatons que le Groupe spécial n'a pas fait erreur en s'abstenant de formuler une constatation sur le point de savoir si l'Union européenne s'était mise en conformité en ce qui concerne la mesure relative au site d'assemblage d'aéronefs du Mühlenberger Loch et la mesure relative à l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême, et nous ne jugeons pas nécessaire de formuler d'autres constatations en ce qui concerne ces mesures.

6.2 Article 3.1 b) de l'Accord SMC

6.3. S'agissant de la recevabilité de l'appel des États-Unis au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC, nous constatons que l'appel des États-Unis entre dans le champ d'un examen en appel. Selon nous, l'appel des États-Unis indique de façon adéquate les "questions de droit couvertes par le rapport du Groupe spécial et {les} interprétations du droit données par celui-ci" conformément à l'article 17:6 du Mémoire d'accord, ainsi que les "allégations spécifiques d'erreur" au sens des Procédures de travail pour l'examen en appel, en ce qui concerne l'interprétation et

l'application de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC par le Groupe spécial.

- a. S'agissant du bien-fondé de l'appel formé par les États-Unis, nous confirmons l'interprétation de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC donnée par le Groupe spécial et convenons avec le Groupe spécial que *le fait qu'une subvention aboutit à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés ne peut pas en soi démontrer que cette subvention est subordonnée à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, en droit ou en fait*. Bien que nous ayons exprimé des préoccupations au sujet de certains aspects du raisonnement du Groupe spécial, le fait que le critère juridique du Groupe spécial est centré sur la nécessité d'établir l'existence d'une condition exigeant l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés concorde avec notre interprétation de cette disposition.

6.4. Ayant confirmé l'interprétation de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC donnée par le Groupe spécial, nous ne sommes pas tenus de formuler des constatations concernant l'application de cette disposition aux faits en l'espèce ni de traiter les arguments des États-Unis concernant l'action de compléter l'analyse juridique. La constatation du Groupe spécial au titre de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC est donc maintenue.

6.3 Avantage

6.3.1 Calcul du taux d'emprunt de société général

6.5. Nous convenons avec l'Union européenne que, lors de l'analyse de l'avantage, la comparaison est axée sur le moment auquel le prêteur et l'emprunteur engagent la transaction. Nous sommes toutefois en désaccord avec l'Union européenne dans la mesure où elle suggère que le Groupe spécial était tenu de limiter son analyse aux données relatives au "jour de la conclusion" de chaque contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB indépendamment de la période sur laquelle les parties pouvaient s'être engagées au sujet des modalités et conditions de cet instrument de financement. Au contraire, le Groupe spécial était tenu de prendre en compte l'instrument de financement spécifique en cause, y compris les circonstances pertinentes entourant la conclusion de cet instrument, pour déterminer la période sur laquelle les modalités et conditions du contrat pertinent avaient été convenues. Le Groupe spécial a donné deux raisons à l'appui de sa décision de déterminer le taux d'emprunt de société en utilisant les rendements moyens sur le mois précédant et sur les six mois précédant la conclusion des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, sous la forme d'une *fourchette*. Premièrement, le Groupe spécial a considéré que "le rendement au jour de la signature du contrat {pouvait} refléter des fluctuations atypiques".²¹⁰⁹ La deuxième raison donnée par le Groupe spécial était que "{l}es parties convenant d'un accord de prêt complexe {pouvait} préférer fixer les taux dans la période qui préc{édait} la conclusion du contrat et avant le jour où le contrat {était} effectivement signé".²¹¹⁰ Nous avons constaté que cette interprétation était compatible avec notre observation selon laquelle, dans certains cas, les parties pouvaient s'être engagées au sujet d'une transaction – ou d'aspects essentiels de celle-ci – pendant une période de finalisation des négociations antérieure au moment de la conclusion formelle de *tous* les aspects de cette transaction. En l'espèce, la contribution financière en cause consiste en un financement complexe, dont les modalités et conditions ont été négociées et convenues au cours d'une certaine période de conclusion des contrats. Dans ces circonstances, nous constatons que le Groupe spécial n'a pas fait erreur dans son application de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC en constatant que l'élément taux d'emprunt de société du point de repère du marché pouvait être fondé sur les rendements moyens de l'obligation EADS "sur le mois précédant et sur les six mois précédant la conclusion" des contrats d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A350 XWB, "sous la forme d'une fourchette", en attribuant plus de poids aux premiers rendements moyens qu'aux seconds.²¹¹¹

6.6. En outre, nous rejetons l'allégation de l'Union européenne selon laquelle le Groupe spécial a agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémoire d'accord parce qu'il *ne disposait pas d'une base d'éléments de preuve suffisante* pour rejeter le rendement de l'obligation EADS au jour de la conclusion de chaque contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB. De plus, l'Union européenne n'a pas établi que la décision du Groupe spécial de fixer le taux d'emprunt de société

²¹⁰⁹ Rapport du Groupe spécial, paragraphe 6.389.

²¹¹⁰ Rapport du Groupe spécial, paragraphe 6.389.

²¹¹¹ Rapport du Groupe spécial, paragraphe 6.389.

sous la forme d'une fourchette de rendements moyens, ou le fait que cette décision avait été prise dans le contexte d'une tendance à la baisse du rendement de l'obligation EADS, dénotait un manque d'objectivité et d'impartialité contraire aux prescriptions de l'article 11 du Mémoire d'accord. En conséquence, nous constatons que l'Union européenne n'a pas établi que le Groupe spécial avait agi d'une manière incompatible avec ses obligations au titre de l'article 11 du Mémoire d'accord.

6.7. Nous rejetons également les allégations subsidiaires de l'Union européenne selon lesquelles le Groupe spécial a fait erreur dans son application de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC et a agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémoire d'accord en acceptant le rendement moyen de l'obligation EADS sur les *six mois* précédant la conclusion des contrats d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A350XWB en tant qu'élément de la fourchette de rendements moyens ayant été utilisée pour la détermination du taux d'emprunt de société. Bien que le taux d'emprunt de société ait été déterminé sous la forme d'une fourchette de rendements moyens, le Groupe spécial a donné à juste titre plus d'importance au rendement moyen sur un mois de l'obligation EADS qu'au rendement moyen sur six mois, qui a été considéré simplement comme une "indication utile des attentes du marché".²¹¹² Dans ces circonstances, nous constatons que l'Union européenne n'a pas établi que le Groupe spécial avait fait erreur dans son application de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC ou avait agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémoire d'accord en décidant d'observer le rendement de l'obligation EADS à partir des rendements moyens sur le mois précédant et sur les six mois précédant la conclusion de chacun des contrats d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A350XWB, sous la forme d'une fourchette, en attribuant plus de poids aux premiers rendements moyens qu'aux seconds.

- a. Pour ces raisons, nous confirmons la constatation formulée par le Groupe spécial au paragraphe 6.389 de son rapport, voulant que l'élément taux d'emprunt de société du point de repère du marché soit fondé sur "les rendements moyens sur le mois précédant et sur les six mois précédant la conclusion {des contrats d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A350XWB}, sous la forme d'une fourchette". Nous confirmons également les constatations du Groupe spécial relatives au taux d'emprunt de société figurant dans le tableau 7 du paragraphe 6.430 et dans le tableau 10 du paragraphe 6.632 de son rapport.²¹¹³

6.3.2 Calcul de la prime de risque par projet

6.8. Nous ne souscrivons pas à l'allégation de l'Union européenne selon laquelle "le Groupe spécial n'a pas adopté le point de repère le plus approprié, adapté aux risques associés à l'A350XWB, sur la base d'une "recherche progressive" du point de repère qui avait "autant d'éléments que possible en commun avec" les prêts AL/FEM pour l'A350XWB".²¹¹⁴ De même, nous n'estimons pas que le Groupe spécial ait fait erreur au regard de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC simplement parce qu'il a appliqué une prime de risque par projet unique indifférenciée établie à partir du projet d'A380 au projet d'A350XWB. En outre, étant donné que nous avons traité et rejeté l'allégation de l'Union européenne selon laquelle le Groupe spécial a fait erreur au regard de l'article 1.1 b) en n'effectuant pas une "recherche progressive" d'un point de repère du marché²¹¹⁵, nous jugeons inutile d'examiner plus avant l'allégation de l'Union européenne selon laquelle le Groupe spécial a agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémoire d'accord en n'examinant pas des points de repère autres, et plus appropriés, que ceux que proposaient les États-Unis. De plus, nous ne souscrivons pas à l'allégation de l'Union européenne selon laquelle le Groupe spécial a agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémoire d'accord parce que, d'après les allégations, il s'est écarté des constatations du Groupe spécial initial en adoptant une "prime de risque par projet constante indifférenciée" pour l'A350XWB.²¹¹⁶ En conséquence, nous constatons que l'Union européenne n'a pas établi que le Groupe spécial avait fait erreur dans son application de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Nous constatons aussi que l'Union européenne n'a pas établi que le Groupe spécial avait agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémoire d'accord.

²¹¹² Rapport du Groupe spécial, paragraphe 6.389.

²¹¹³ Voir *supra* les notes de bas de page 330 et 514.

²¹¹⁴ Union européenne, communication en tant qu'appelant, paragraphe 405 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Droits antidumping et compensateurs (Chine)*, paragraphes 476 et 486; faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier au carbone (Inde)*, paragraphe 4.345).

²¹¹⁵ Voir la section 5.3.2.2.1 du présent rapport.

²¹¹⁶ Union européenne, communication en tant qu'appelant, paragraphe 423.

6.9. Nous ne souscrivons pas non plus à l'allégation de l'Union européenne selon laquelle le Groupe spécial a agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémoire d'accord dans son examen des profils de risque des projets d'A380 et d'A350XWB, y compris dans son évaluation: i) du risque lié au programme; ii) du risque lié aux contrats; et iii) du prix du risque. Contrairement à ce que dit l'Union européenne, le Groupe spécial n'a pas simplement supposé que la PRW constituerait une prime de risque par projet appropriée pour l'A350XWB. En revanche, le Groupe spécial a évalué les risques par projet relatifs associés aux projets d'A380 et d'A350XWB. Le but de cette analyse comparative était, d'après le Groupe spécial, de déterminer "si les États-Unis {avaient} démontré que les risques par projet afférents au programme relatif à l'A350XWB étaient suffisamment semblables aux risques afférents au programme relatif à l'A380 pour que l'on puisse raisonnablement conclure que la PRW pourrait être utilisée comme prime de risque par projet pour l'A350XWB".²¹¹⁷ Le Groupe spécial s'est donc efforcé d'examiner soigneusement les arguments et éléments de preuve présentés par les parties au sujet des primes de risque possibles qui devraient être utilisées pour la construction du point de repère du marché. S'agissant de l'analyse par le Groupe spécial du risque lié au programme, nous constatons que l'Union européenne n'a pas établi que le Groupe spécial avait agi d'une manière incompatible avec ses obligations au titre de l'article 11 du Mémoire d'accord dans son analyse du risque de développement, du risque de marché ou dans sa comparaison des risques de développement et de marché. S'agissant du risque lié aux contrats, nous constatons que l'Union européenne n'a pas établi que la comparaison par le Groupe spécial des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB et l'A380 n'était pas fondée sur une base d'éléments de preuve suffisante, d'une manière incompatible avec les prescriptions de l'article 11 du Mémoire d'accord. Nous constatons aussi que l'Union européenne n'a pas établi que le Groupe spécial avait agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémoire d'accord en ne comparant pas les modalités des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB avec les modalités des contrats conclus avec des fournisseurs partageant les risques concernant l'A380. Enfin, nous constatons que l'Union européenne n'a pas établi que le Groupe spécial avait agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémoire d'accord dans son analyse du prix du risque.

6.10. Nous rejetons également les allégations de l'Union européenne selon lesquelles, en adoptant une prime de risque par projet unique indifférenciée pour chacun des quatre contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, le Groupe spécial a fait erreur dans son application de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC et n'a de plus pas procédé à une évaluation objective de la question comme l'exige l'article 11 du Mémoire d'accord.²¹¹⁸ Le Groupe spécial a reconnu qu'il y avait certaines différences entre les profils de risque des quatre contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB.²¹¹⁹ Toutefois, d'après son analyse, il n'était pas convaincu que les modalités de ces contrats les rendaient notablement différents, de sorte qu'ils exigeraient l'application de deux primes de risque par projet différentes ou plus dans la présente procédure. Étant donné l'analyse du Groupe spécial et les arguments qui lui avaient été présentés, nous constatons que l'Union européenne n'a pas établi que le Groupe spécial avait fait erreur au regard de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC en appliquant une "prime de risque par projet unique indifférenciée" sans effectuer d'ajustements pour tenir compte des différences entre les profils de risque des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB.²¹²⁰ De plus, contrairement à ce que l'Union européenne allègue au titre de l'article 11 du Mémoire d'accord, nous ne voyons pas d'erreur dans la décision du Groupe spécial d'adopter, d'une part, une prime de risque par projet indifférenciée pour les quatre contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB et, d'autre part, une approche par contrat pour le taux d'emprunt de société. Par conséquent, nous constatons que, l'Union européenne n'a pas établi qu'en appliquant une prime de risque par projet unique indifférenciée aux quatre contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, le Groupe spécial avait agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémoire d'accord.

- a. Pour ces raisons, nous confirmons la constatation formulée par le Groupe spécial aux paragraphes 6.487 et 6.542 de son rapport, selon laquelle les risques de développement associés à l'A350XWB étaient *au moins aussi élevés* que ceux qui étaient associés à l'A380 *ou* leur étaient *suffisamment semblables*; les constatations formulées par le Groupe spécial aux paragraphes 6.579 et 6.608 de son rapport, selon lesquelles les risques de marché auxquels l'A380 et l'A350XWB faisaient face étaient globalement

²¹¹⁷ Rapport du Groupe spécial, paragraphe 6.459.

²¹¹⁸ Union européenne, communication en tant qu'appelant, paragraphes 517 et 518.

²¹¹⁹ Rapport du Groupe spécial, paragraphe 6.604.

²¹²⁰ Union européenne, communication en tant qu'appelant, paragraphe 522.

d'importance comparable et selon lesquelles les risques de marché afférents à l'A350XWB n'auraient pas été beaucoup plus faibles que les risques de marché afférent à l'A380; la constatation formulée par le Groupe spécial aux paragraphes 6.595 et 6.609 de son rapport, selon laquelle les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB qui contiennent ces modalités "réduisant les risques" ne sont pas moins risqués qu'au moins **[RCC]** d'AL/FEM concernant l'A380 qui contenait également des modalités semblables dans la procédure initiale; les constatations formulées par le Groupe spécial aux paragraphes 6.607 et 6.609 de son rapport, selon lesquelles il n'était pas convaincu que les différences dans certaines modalités affectant les profils de risque des contrats d'AL/FEM individuels concernant l'A350XWB exigeraient l'application de deux primes de risque par projet différentes ou plus; et, en conséquence, la constatation formulée par le Groupe spécial aux paragraphes 6.608 et 6.610 de son rapport, selon laquelle les risques par projet globaux afférents aux projets d'A380 et d'A350XWB étaient suffisamment semblables pour que la prime de risque appliquée en ce qui concerne l'AL/FEM pour l'A380 dans la procédure initiale puisse être appliquée en ce qui concerne l'AL/FEM pour l'A350XWB.

- b. En conséquence, nous confirmons les constatations formulées par le Groupe spécial aux paragraphes 6.632 (y compris le tableau 10)²¹²¹ et 6.633 de son rapport, établissant qu'Airbus payait pour l'AL/FEM pour l'A350XWB un taux d'intérêt inférieur à celui qu'elle aurait payé sur le marché et que, par voie de conséquence, un avantage avait de ce fait été conféré au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Par conséquent, nous confirmons aussi les constatations formulées par le Groupe spécial aux paragraphes 6.656 et 7.1.c.i de son rapport, établissant que les contrats d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A350XWB constituent chacun une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC et, donc, que les États-Unis ont démontré que les contrats d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A350XWB sont des subventions spécifiques au sens des articles 1^{er} et 2 de l'Accord SMC.

6.4 Article 7.8 de l'Accord SMC

6.11. Nous constatons que l'obligation de "prendre{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou {de} retirer{} la subvention" concerne les subventions qui sont "accord{ées} ou maint{enues}" par le Membre mettant en œuvre à la fin de la période de mise en œuvre. Un Membre mettant en œuvre ne peut pas être tenu de retirer une subvention qui a cessé d'exister. De plus, nous ne voyons, dans l'article 7.8 de l'Accord SMC, aucune base qui permet d'exiger qu'un Membre mettant en œuvre "pren{ne} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" de subventions qui n'existent plus.

- a. En conséquence, nous infirmions l'interprétation de l'article 7.8 de l'Accord SMC donnée par le Groupe spécial au paragraphe 6.822 de son rapport, en vertu de laquelle un Membre mettant en œuvre serait tenu de "retirer" des subventions antérieures ou de "prendre des mesures appropriées pour {en} éliminer les effets défavorables", *indépendamment* de la question de savoir si ces subventions ont expiré avant la fin de la période de mise en œuvre pertinente. Il découle de notre constatation que, en l'espèce, l'Union européenne n'a pas d'obligation de mise en conformité en ce qui concerne les subventions qui avaient expiré avant le 1^{er} décembre 2011.

6.5 Appels conditionnels au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC

6.12. Nous constatons qu'une analyse *ex ante* concernant l'avantage d'une subvention sert de *point de départ* de l'analyse permettant de déterminer si une subvention continue d'exister à la fin de la période de mise en œuvre. Pour cette détermination, il est également nécessaire de procéder à une analyse du point de savoir "si des "événements intermédiaires" se sont produits après l'octroi de la subvention qui peuvent affecter la valeur projetée de la subvention telle que déterminée dans le cadre de l'analyse *ex ante*".²¹²² Nous constatons en outre que la conclusion finale du Groupe spécial concernant la durée *effective* des subventions AL/FEM antérieures à l'A380 pertinentes était fondée sur une analyse correcte à la fois de l'expiration des "durées de

²¹²¹ Voir *supra* le tableau 4 de la section Avantage.

²¹²² Rapport de l'Organe d'appel CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs, paragraphe 709.

vie" *ex ante* des subventions et des événements intermédiaires allégués postérieurs à l'octroi des subventions. Nous considérons que cela est compatible avec l'approche de l'Organe d'appel dans la procédure initiale, en vertu de laquelle l'évaluation de la "durée de vie" d'une subvention devrait englober à la fois une analyse *ex ante* et une évaluation des événements intermédiaires.

- a. Pour ces raisons, nous confirmons la constatation formulée par le Groupe spécial aux paragraphes 6.879, 6.1076 et 7.1.d.ii de son rapport, selon laquelle l'Union européenne avait démontré que les "durées de vie" *ex ante* des subventions AL/FEM françaises, allemandes et espagnoles pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A320 et l'A330/A340 et des subventions AL/FEM britanniques pour l'A320 et l'A330/A340 avaient "expiré" avant le 1^{er} juin 2011.

6.13. Nous ne voyons aucune raison de formuler des constatations additionnelles concernant la question de savoir si l'AL/FEM française pour l'A310-300, les AL/FEM françaises et espagnoles pour l'A300B/B2/B4 et l'A300-600 et les AL/FEM françaises, espagnoles et britanniques pour l'A320 et l'A330/A340 avaient également pris fin en raison du remboursement effectif des prêts avec intérêts. Nous n'estimons pas que de telles constatations soient nécessaires pour la résolution du présent différend.

6.6 Appel corollaire de l'Union européenne au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC

6.14. Nous ne partageons pas l'avis de l'Union européenne selon lequel il découle *nécessairement* de la façon dont le Groupe spécial a qualifié le champ de l'obligation de mise en conformité au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC que les constatations d'effets défavorables qu'il a formulées doivent être infirmées pour chacun des marchés de pays et de produits spécifiques par rapport auxquels les États-Unis ont présenté leurs allégations. Nous notons que l'analyse des effets défavorables effectuée par le Groupe spécial a abouti à la conclusion finale qu'il a formulée au paragraphe 7.2 de son rapport, selon laquelle "l'Union européenne et certains États membres ne {s'étaient} pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD et, en particulier, à l'obligation énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou {de} retirer la subvention"". Selon nous, la question de savoir si le Groupe spécial avait une base suffisante pour cette conclusion finale est une question à laquelle on ne peut répondre qu'après avoir examiné avec soin le raisonnement et l'analyse du Groupe spécial, en particulier son analyse concernant les effets défavorables des subventions AL/FEM existantes maintenues ou accordées pendant la période postérieure à la mise en œuvre.

6.15. Par conséquent, nous ne rejetons pas l'intégralité de l'analyse des effets défavorables effectuée par le Groupe spécial sur la seule base de son interprétation de l'article 7.8 de l'Accord SMC. De fait, nous n'excluons pas qu'on puisse quand même répondre à la question pertinente dans la présente procédure de mise en conformité – à savoir si les subventions existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre causent des effets défavorables – sur la base de l'analyse faite par le Groupe spécial des subventions existantes. Un examen des subventions arrivées à expiration est pertinent à cette fin dans la mesure où il éclaire la question de savoir si les subventions AL/FEM accordées ou maintenues par l'Union européenne pendant la période postérieure à la mise en œuvre causent des effets défavorables.

6.7 Articles 5, 6 et 7.8 de l'Accord SMC – effets défavorables

6.7.1 Produit similaire non subventionné

6.16. S'agissant des arguments de l'Union européenne concernant la pertinence de l'article 6.4 de l'Accord SMC pour les allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC, le Groupe spécial était tenu d'examiner le sens de l'article 6.3 b), y compris le rapport entre cette disposition et l'article 6.4, tel que clarifié par l'Organe d'appel dans la procédure initiale en l'espèce et dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2^{ème} plainte)*. Il était également approprié pour le Groupe spécial de tenir compte des constatations et du raisonnement du Groupe spécial initial concernant le sens de l'article 6.4. Le Groupe spécial ne pouvait pas simplement refuser d'examiner les arguments et éléments de preuve qui lui avaient été présentés lors de l'examen des allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 b). En fait, il était tenu de se prononcer sur les allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 b) à la lumière des arguments

avancés et des éléments de preuve présentés par les deux parties au différend, et il a fait erreur en s'abstenant de le faire.

- a. En conséquence, nous déclarons sans fondement et sans effet juridique la constatation formulée par le Groupe spécial au paragraphe 6.1154 de son rapport concernant l'invocation par l'Union européenne de l'article 6.4 pour rejeter les allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC. Sur la base de notre interprétation de l'article 6.3 b), lu conjointement avec l'article 6.4, nous ne partageons toutefois pas l'avis de l'Union européenne selon lequel un plaignant est tenu de démontrer, dans chaque cas, que son produit similaire est non subventionné pour montrer que la subvention a pour effet un détournement et/ou une entrave visant son produit similaire sur le marché d'un pays tiers.

6.7.2 Marchés de produits pertinents

6.17. S'agissant du terme "marché" figurant à l'article 6.3 de l'Accord SMC, aux fins d'une analyse des effets défavorables, deux produits sont sur le même marché s'ils sont suffisamment substituables et exercent de "réelles" contraintes concurrentielles l'un sur l'autre. Un examen des outils et éléments de preuve *quantitatifs* peut aider un groupe spécial à définir les marchés de produits pertinents et à répondre à la question de savoir si les produits exercent de réelles contraintes concurrentielles les uns sur les autres et sont suffisamment substituables pour relever du même marché de produits. Toutefois, comme le Groupe spécial, nous ne voyons pas de raison d'exclure la possibilité qu'un examen minutieux d'éléments de preuve *qualitatifs* soit aussi suffisant à condition qu'il permette une analyse instructive et satisfaisante des marchés de produits pertinents. En fonction des particularités d'une affaire donnée, il peut être suffisant pour un groupe spécial d'examiner des éléments de preuve *qualitatifs* concernant la substituabilité du côté de la demande et du côté de l'offre, les caractéristiques des produits, les utilisations finales et les préférences des consommateurs pour parvenir à une conclusion quant à la nature et au degré de la concurrence entre deux produits.

6.18. Ayant examiné l'analyse faite par le Groupe spécial de la concurrence sur les marchés de produits LCA monocouloirs, LCA bicouloirs et VLA, nous sommes convaincus que l'identification par le Groupe spécial des marchés de produits dans le présent différend était fondée sur une analyse correcte de la concurrence entre les produits pertinents, dont le Groupe spécial a constaté qu'ils présentaient une substituabilité suffisante, conformément au critère énoncé par l'Organe d'appel dans la procédure initiale. Nous sommes également convaincus que les analyses du Groupe spécial identifiant les marchés de produits LCA monocouloirs, LCA bicouloirs et VLA dénotent une lecture correcte du terme "marché" et nous ne sommes pas d'accord avec l'Union européenne dans la mesure où elle fait valoir que le Groupe spécial a fait erreur dans son interprétation du terme "marché" figurant à l'article 6.3 de l'Accord SMC.

- a. En conséquence, nous confirmons la constatation formulée par le Groupe spécial au paragraphe 6.1416 de son rapport, selon laquelle les États-Unis ont présenté leurs allégations d'effets défavorables par rapport à des marchés de produits LCA définis de manière appropriée, à savoir les marchés mondiaux des LCA monocouloirs, des LCA bicouloirs et des VLA.

6.7.3 "Effets sur les produits" des subventions AL/FEM

6.19. Les erreurs alléguées par l'Union européenne en ce qui concerne les constatations du Groupe spécial relatives aux "effets sur les produits" des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB sur la présence sur le marché des familles de LCA A320 et A330 d'Airbus concernent principalement les subventions AL/FEM dont le Groupe spécial a constaté qu'elles avaient expiré avant la fin de la période de mise en œuvre – à savoir les subventions pour l'A300, l'A310, l'A320, l'A330 et l'A340. Nous rappelons que, conformément à notre interprétation de l'article 7.8 de l'Accord SMC, l'Union européenne n'a pas d'obligation de mise en conformité en ce qui concerne les subventions dont le Groupe spécial a constaté qu'elles avaient expiré à la fin de la période de mise en œuvre. Par conséquent, dans la mesure où certaines subventions ont expiré, un examen plus poussé de l'élimination de leurs effets ne serait pas nécessaire. Autrement dit, il n'est pas pertinent d'examiner si les constatations du Groupe spécial relatives aux "effets sur les produits" des subventions *arrivées à expiration* peuvent étayer sa conclusion finale établissant la non-mise

en conformité au regard de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Conformément à ce point de vue, nous n'estimons pas nécessaire de formuler des constatations distinctes sur les allégations de l'Union européenne en appel dans la mesure où elles concernent le fait allégué que le Groupe spécial n'a pas dûment évalué le temps écoulé et les événements survenus pendant ce temps pour formuler ses constatations relatives aux "effets sur les produits" des subventions arrivées à expiration. De plus, nous ne sommes pas d'accord avec le Groupe spécial dans la mesure où sa référence aux subventions AL/FEM agrégées dans les constatations susmentionnées inclut les subventions arrivées à expiration.²¹²³

6.20. De fait, comme nous l'avons expliqué plus haut, la question pertinente aux fins de la présente procédure de mise en conformité est de savoir si les subventions existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre (c'est-à-dire après le 1^{er} décembre 2011) causent des effets défavorables. Le Groupe spécial a constaté, et l'Union européenne n'en disconvient pas, que les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 n'avaient pas expiré à la fin de la période de mise en œuvre. En outre, il a constaté qu'après la période de référence initiale (2001-2006), l'Union européenne avait accordé à Airbus de nouvelles subventions AL/FEM pour le développement de sa famille de LCA A350XWB, et que ces subventions étaient "étroitement liées" aux recommandations et décisions de l'ORD adoptées et aux "actions" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne. Étant donné le champ de la présente procédure de mise en conformité, nous avons donc centré notre examen sur l'analyse et les constatations du Groupe spécial concernant les effets des subventions existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre – à savoir les subventions AL/FEM pour l'A380 et les subventions AL/FEM pour l'A350XWB – et sur l'appel de l'Union européenne les concernant, afin de déterminer si ces constatations étayaient la conclusion finale du Groupe spécial relative au préjudice grave.

6.21. Dans le cadre de notre analyse ci-dessus, nous n'avons pas souscrit à l'allégation de l'Union européenne au titre de l'article 11 du Mémoire d'accord selon laquelle l'interprétation du Groupe spécial concernant les "effets directs" de l'AL/FEM pour l'A380 sur la capacité d'Airbus de lancer, mettre sur le marché et continuer de développer l'A380 *comme elle l'avait fait et au moment où elle l'avait fait* n'était pas fondée sur une base d'éléments de preuve suffisante. En outre, nous avons constaté que l'Union européenne n'avait pas établi que le Groupe spécial avait agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémoire d'accord en formulant sa conclusion selon laquelle "*sans l'AL/FEM pour l'A350XWB, la société Airbus qui existait effectivement {pendant la période 2006-2010} aurait pu poursuivre ce programme uniquement avec une marge étroite et une probabilité élevée qu'elle doive, dans une certaine mesure, faire certains compromis en ce qui concerne l'avancée du programme et/ou les caractéristiques de l'aéronef.*"²¹²⁴ Nous avons également rejeté l'allégation de l'Union européenne selon laquelle le Groupe spécial avait fait erreur en constatant que les subventions AL/FEM pour l'A380 avaient eu des "effets indirects" sur l'A350XWB.

6.22. Les constatations formulées par le Groupe spécial au sujet des problèmes entourant l'A350 original et le lancement de l'A350XWB, considérées conjointement avec ses constatations relatives aux graves conséquences des retards importants dans le programme relatif à l'A380, établissent qu'Airbus a fait face, globalement, à une très grande incertitude pendant les années qui ont suivi la période de référence initiale. En outre, les constatations du Groupe spécial initial, considérées conjointement avec l'analyse du Groupe spécial, indiquent que l'AL/FEM pour l'A380 a eu des "effets directs" sur la capacité d'Airbus de lancer, mettre sur le marché et continuer de développer l'A380 *comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait*, étant donné que les subventions AL/FEM pour l'A380 n'avaient pas expiré et le fait qu'Airbus a continué de recevoir des versements au titre des contrats d'AL/FEM français, allemand et espagnol au moment où elle rencontrait de graves difficultés financières résultant des retards de production importants dans le programme relatif à l'A380. Les constatations du Groupe spécial relatives aux "effets directs" de l'AL/FEM pour

²¹²³ Cela étant dit, nous rappelons que les subventions arrivées à expiration restent pertinentes en tant qu'élément d'une matrice d'analyse qui vise à identifier les effets des subventions existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre, pour lesquelles l'Union européenne continue d'avoir une obligation de mise en conformité. Les constatations formulées lors de la procédure initiale en ce qui concerne la conception, la structure et le fonctionnement des subventions arrivées à expiration, ainsi que la façon dont ces subventions ont affecté les activités d'Airbus jusqu'à la fin de 2006, peuvent aider à comprendre la mesure dans laquelle les subventions existantes peuvent causer des effets défavorables pendant la période postérieure à la mise en œuvre.

²¹²⁴ Rapport du Groupe spécial, paragraphe 6.1717. (italique dans l'original)

l'A350XWB, lues conjointement avec ses constatations relatives aux "effets indirects" de l'AL/FEM pour l'A380, indiquent aussi que sans les "effets sur les produits" agrégés des subventions AL/FEM existantes pour les programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB, Airbus n'aurait pas pu lancer l'A350XWB *comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait*. Autrement dit, les subventions AL/FEM existantes qu'Airbus a continué de recevoir lui ont permis de procéder au lancement en temps utile de l'A350XWB – un programme onéreux et présentant un risque élevé, d'une importance stratégique considérable pour Airbus – et de mettre sur le marché l'A380, qui avait subi des retards importants.

6.23. En résumé, notre examen des constatations du Groupe spécial révèle que les subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre – c'est-à-dire les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB – ont permis à Airbus de procéder au lancement et au développement de l'A350XWB en temps utile, et de mettre sur le marché et de continuer de développer l'A380. Ces deux événements ont été essentiels pour le renouvellement et le maintien de la compétitivité d'Airbus pendant la période postérieure à la mise en œuvre.

6.7.4 Pertes de ventes, détournement et entrave

6.24. Nous rappelons qu'il y aurait "détournement ou entrave" dans les cas où l'analyse contrefactuelle montrerait que les ventes du Membre plaignant auraient moins diminué ou auraient été plus élevées en l'absence de la subvention contestée. Nous considérons que le Groupe spécial a cherché à appliquer ce cadre lorsqu'il a entrepris d'évaluer si le volume des livraisons et les parts de marché que "la branche de production de LCA des États-Unis aurait obtenus entre le 1^{er} décembre 2011 et la fin de 2013 auraient été supérieurs à *leur niveau effectif* sur tous les marchés de produits pertinents"²¹²⁵ sans les "effets sur les produits" des subventions AL/FEM. Nous estimons en outre que la constatation du Groupe spécial selon laquelle "les États-Unis ont établi que les effets des subventions AL/FEM contestées "sur les produits" sont une cause "réelle et substantielle" du *détournement et/ou de l'entrave* des LCA des États-Unis"²¹²⁶ sur les marchés géographiques pertinents des LCA monocouloirs, des LCA bicouloirs et des VLA est éclairée par la façon dont les États-Unis ont formulé leurs allégations. Nous n'interprétons pas l'emploi par le Groupe spécial de l'expression "déplacement et/ou ... entrave" lorsqu'il a résumé ses constatations de préjudice grave concernant les marchés pertinents en cause comme donnant à penser qu'il a constaté l'existence de ces phénomènes de préjudice grave d'une manière indifférenciée pour un seul et même marché de produits et de pays. Par conséquent, contrairement à ce que l'Union européenne suggère visiblement, il ne découle pas nécessairement de son emploi de l'expression "détournement et/ou ... entrave" que le Groupe spécial a traité le "détournement" et l'"entrave" comme des concepts interchangeable et indistinguables aux fins de son analyse des effets défavorables.

6.25. Nous rappelons notre constatation selon laquelle l'évaluation du Groupe spécial concernant les marchés de produits pertinents dans la présente procédure de mise en conformité était fondée sur une analyse correcte de la nature et du degré de la concurrence entre les produits dont le Groupe spécial avait constaté qu'ils présentaient une substituabilité suffisante. Cependant, une évaluation de la nature et du degré de la concurrence sur le ou les marchés de produits pertinents, en elle-même et à elle seule, ne répond pas à la question de savoir si les subventions existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre sont une cause réelle et substantielle d'effets défavorables sur le ou les marchés pertinents.

6.7.4.1 Marché des LCA monocouloirs

6.26. S'agissant du marché des LCA monocouloirs, les constatations du Groupe spécial relatives aux "effets sur les produits" des subventions AL/FEM sur la présence commerciale *de l'A320* concernaient principalement les effets des subventions qui avaient expiré avant la fin de la période de mise en œuvre. Nous avons constaté, toutefois, que l'Union européenne n'avait pas d'obligation de mise en conformité en ce qui concerne ces subventions arrivées à expiration. En fait, la question pertinente est de savoir si les subventions existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre (c'est-à-dire après le 1^{er} décembre 2011) causaient des effets défavorables, de sorte que l'Union européenne ne s'est pas conformée à son obligation au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables". Nous

²¹²⁵ Rapport du Groupe spécial, paragraphe 6.1817. (pas d'italique dans l'original)

²¹²⁶ Rapport du Groupe spécial, paragraphe 6.1817. (pas d'italique dans l'original)

ne trouvons aucune analyse du Groupe spécial sur le point de savoir si, et dans quelle mesure, la compétitivité d'Airbus sur le marché des LCA monocouloirs, acquise par le biais des subventions AL/FEM antérieures à l'A380, s'était renforcée ou maintenue au-delà de la période de référence initiale en raison des subventions que l'Union européenne avait maintenues ou accordées pendant la période postérieure à la mise en œuvre.

6.27. Par conséquent, nous ne sommes pas convaincus que, s'agissant du marché des LCA monocouloirs, l'analyse du Groupe spécial constitue une base suffisante pour étayer sa conclusion, formulée au paragraphe 6.1798 de son rapport, que "les commandes indiquées {sur le marché des LCA monocouloirs} dans le tableau 19 représentent des "pertes de ventes" "notables" pour la branche de production de LCA des États-Unis et, par conséquent, que les subventions AL/FEM contestées continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave pour les États-Unis au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC". De même, nous ne sommes pas convaincus que, s'agissant des divers marchés de pays des LCA monocouloirs, l'analyse du Groupe spécial soit suffisante pour étayer sa conclusion, formulée au paragraphe 6.1817 de son rapport, que "{l}es subventions AL/FEM contestées ... sont une cause "réelle et substantielle" du détournement et/ou de l'entrave des LCA des États-Unis sur les marchés des LCA monocouloirs de l'Union européenne, de l'Australie, de la Chine et de l'Inde".

- a. Nous infirmos donc les conclusions susmentionnées du Groupe spécial au titre de l'article 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c) de l'Accord SMC dans la mesure où elles se rapportent au marché des LCA monocouloirs.

6.28. Ayant formulé cette constatation, nous ne jugeons pas nécessaire d'examiner les arguments additionnels de l'Union européenne qui sont exposés au paragraphe 5.703 du présent rapport.

6.29. Nous constatons en outre que nous ne sommes pas en mesure de compléter l'analyse juridique des allégations des États-Unis concernant un "détournement et/ou {une} entrave" sur les marchés des LCA monocouloirs de l'Australie, de la Chine et de l'Inde, et une entrave sur le marché des LCA monocouloirs de l'Union européenne ou, à titre subsidiaire, une menace de détournement et d'entrave sur ce marché.

6.7.4.2 Marché des LCA bicouloirs

6.30. S'agissant des pertes de ventes sur le marché des LCA bicouloirs, il ressort de notre examen de la constatation du Groupe spécial concernant les effets sur les produits des subventions AL/FEM sur l'A350XWB qu'en l'absence des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre (c'est-à-dire après le 1^{er} décembre 2011), Airbus n'aurait pas pu offrir l'A350XWB au moment où elle l'a fait et avec les caractéristiques qu'il présentait. La constatation du Groupe spécial selon laquelle les ventes d'A350XWB pendant la période postérieure à la mise en œuvre constituaient des "pertes de ventes" pour la branche de production de LCA des États-Unis au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC est également étayée par les constatations pertinentes du Groupe spécial concernant la dynamique concurrentielle entre les offres de produits respectives de Boeing et d'Airbus sur le marché des LCA bicouloirs. De plus, nous ne sommes pas convaincus par l'argument de l'Union européenne selon lequel le Groupe spécial n'a pas tenu compte de facteurs de non-imputation propres aux marchés et aux ventes.

6.31. Par conséquent, les constatations du Groupe spécial étayent la conclusion que les ventes d'A350XWB indiquées dans le tableau 19 de son rapport représentent des "pertes de ventes notables" pour la branche de production de LCA des États-Unis au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC et que ces pertes de ventes étaient l'effet des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre. Cette conclusion est également étayée par le cadre analytique adopté par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale, ainsi que par un certain nombre des constatations du Groupe spécial, y compris sa constatation concernant les "effets sur les produits" des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre sur le lancement en temps utile par Airbus de l'A350XWB et l'existence d'une substituabilité suffisante entre les produits bicouloirs offerts par Boeing et Airbus. Compte tenu de notre interprétation de l'article 7.8 de l'Accord SMC, toutefois, nous ne souscrivons pas à la conclusion du Groupe spécial concernant les "pertes de ventes notables" sur le marché des LCA bicouloirs dans la mesure où sa conclusion était fondée sur les effets des subventions AL/FEM contestées dont il avait constaté qu'elles avaient expiré.

- a. En conséquence, nous modifions la conclusion formulée par le Groupe spécial au paragraphe 6.1798 de son rapport et constatons à la place que les commandes sur le marché des LCA bicouloirs indiquées dans le tableau 19 dudit rapport représentent des "pertes de ventes notables" pour la branche de production de LCA des États-Unis et, par conséquent, que les subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre sont une cause réelle et substantielle de préjudice grave pour les États-Unis au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.

6.32. S'agissant du détournement et de l'entrave sur le marché des LCA bicouloirs, nous notons que, selon le Groupe spécial, la subvention AL/FEM pour l'A330-200 a expiré au plus tard en **[RCC]**, c'est-à-dire pendant la période postérieure à la mise en œuvre. Nous notons, toutefois, que le Groupe spécial initial avait constaté qu'il était probable que l'A330-200 aurait pu être lancé même en l'absence d'AL/FEM spécifique accordée pour ce programme parce qu'il s'agissait d'un dérivé de l'A330 dont le développement nécessitait donc un financement comparativement moindre. En outre, contrairement à ce qui s'est passé pour les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, il n'y a pas de constatations spécifiques du Groupe spécial sur le point de savoir si et comment les "effets sur les produits" de la subvention AL/FEM pour l'A330-200 ont continué au-delà de 2006 et pendant la période postérieure à la mise en œuvre. Il ressort de notre examen de la constatation du Groupe spécial concernant les "effets sur les produits" des subventions AL/FEM sur l'A350XWB qu'en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre, Airbus n'aurait pas pu offrir l'A350XWB au moment où elle l'a fait et avec les caractéristiques qu'il présentait. Nous rappelons en outre la constatation du Groupe spécial selon laquelle les produits A350XWB offerts par Airbus étaient en concurrence directe avec les LCA bicouloirs de Boeing.

6.33. Nous notons, toutefois, que les États-Unis ont formulé leur allégation de détournement et/ou d'entrave sur le marché des LCA bicouloirs sur la base des données relatives aux parts de marché et aux *livraisons* de LCA d'Airbus et de Boeing pendant la période 2001-2013. Il n'y a pas eu de livraisons d'A350XWB pendant cette période. Par conséquent, pour ce qui est de l'allégation de détournement et/ou d'entrave sur le marché des LCA bicouloirs, le Groupe spécial s'est fondé sur les données relatives aux parts de marché et aux livraisons concernant l'A330, et non sur les commandes d'A350XWB, pour formuler sa constatation. Nous rappelons, à cet égard, que les constatations du Groupe spécial relatives aux "effets sur les produits" des subventions AL/FEM sur l'A330 concernaient principalement les effets des subventions qui avaient expiré. Nous avons constaté, toutefois, que l'Union européenne n'avait pas d'obligation de mise en conformité en ce qui concerne ces subventions arrivées à expiration. En fait, la question pertinente est de savoir si les subventions existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre causaient des effets défavorables, de sorte que l'Union européenne ne s'est pas conformée à son obligation au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables". Toutefois, compte tenu de la façon dont les allégations de détournement et/ou d'entrave ont été formulées devant lui et de l'approche qu'il a suivie pour évaluer ces allégations, le Groupe spécial n'a pas examiné, ni n'a formulé de constatations concernant la question de savoir si et, dans l'affirmative, comment les subventions pour l'A380 et l'A350XWB existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre avaient pu contribuer aux livraisons d'A330 effectuées pendant cette période. Dans ces circonstances, nous ne sommes pas convaincus que l'analyse et les constatations du Groupe spécial constituent une base suffisante pour étayer la conclusion selon laquelle les subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre ont eu pour effet de détourner ou d'entraver les LCA des États-Unis sur le marché des LCA bicouloirs de l'Union européenne et des marchés de pays tiers pertinents.

- a. En conséquence, nous infirmos la conclusion formulée par le Groupe spécial au paragraphe 6.1817 de son rapport, selon laquelle "les États-Unis ont établi que les effets des subventions AL/FEM contestées "sur les produits" sont une cause "réelle et substantielle" du détournement et/ou de l'entrave des LCA des États-Unis sur les marchés des ... LCA bicouloirs de l'Union européenne, de la Chine, de la Corée et de Singapour".

6.34. Ayant fait cela, nous ne voyons pas d'autre raison d'examiner les arguments additionnels de l'Union européenne concernant la conclusion du Groupe spécial, exposés au paragraphe 5.703 du présent rapport.

6.35. Nous constatons en outre que nous ne sommes pas en mesure de compléter l'analyse juridique des allégations des États-Unis concernant un détournement sur les marchés des LCA bicouloirs de la Chine, de la Corée et de Singapour, et une entrave sur les marchés des LCA bicouloirs de l'Union européenne, de la Chine, de la Corée et de Singapour.

6.7.4.3 Marché des VLA

6.36. S'agissant des pertes de ventes sur le marché des VLA, il ressort de notre examen des constatations du Groupe spécial, ainsi que des constatations pertinentes formulées lors de la procédure initiale, qu'en l'absence des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre (c'est-à-dire après le 1^{er} décembre 2011), Airbus n'aurait pas pu offrir l'A380 au moment où elle l'a fait. En outre, l'analyse du Groupe spécial concernant les conditions de concurrence sur le marché des VLA confirme que les produits VLA respectifs d'Airbus et Boeing – l'A380 et le 747 – sont suffisamment substituables l'un à l'autre. À notre avis, cette dynamique concurrentielle vient encore étayer l'affirmation selon laquelle les ventes remportées par Airbus sur le marché des VLA l'ont été aux dépens du producteur de LCA des États-Unis. Enfin, comme le Groupe spécial, nous avons des doutes sur le fait que les avantages en matière de communauté préexistants et les autres avantages liés aux produits qu'Airbus avait sur Boeing pouvaient être qualifiés de facteurs de non-imputation dont il pouvait être dit qu'ils "dilueraient" le lien de causalité entre les subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre et les phénomènes sur le marché pertinents.

6.37. Par conséquent, les constatations du Groupe spécial étayaient la conclusion que les ventes d'A380 indiquées dans le tableau 19 de son rapport représentent des "pertes de ventes notables" pour la branche de production de LCA des États-Unis au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, et que ces pertes de ventes étaient l'effet des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre. Cette conclusion est également étayée par le cadre analytique adopté par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale, ainsi que par un certain nombre des constatations du Groupe spécial, y compris sa constatation concernant les "effets sur les produits" des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre sur le maintien de l'offre de l'A380 par Airbus et l'existence d'une substituabilité suffisante entre les produits VLA offerts par Boeing et Airbus. Compte tenu de notre interprétation de l'article 7.8 de l'Accord SMC, toutefois, nous ne souscrivons pas à la conclusion du Groupe spécial concernant les "pertes de ventes notables" sur le marché des VLA dans la mesure où sa conclusion était fondée sur les effets des subventions AL/FEM contestées dont il avait constaté qu'elles avaient expiré.

- a. En conséquence, nous modifions la conclusion formulée par le Groupe spécial au paragraphe 6.1798 de son rapport et constatons à la place que les commandes sur le marché des VLA indiquées dans le tableau 19 dudit rapport représentent des "pertes de ventes notables" pour la branche de production de LCA des États-Unis et, par conséquent, que les subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre continuent d'être une cause réelle et substantielle de préjudice grave pour les États-Unis au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.

6.38. S'agissant du détournement et de l'entrave sur le marché des VLA, il ressort de notre examen des constatations du Groupe spécial, ainsi que des constatations pertinentes formulées lors de la procédure initiale, qu'en l'absence des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre, Airbus n'aurait pas pu offrir l'A380 au moment où elle l'a fait. Nous rappelons également que, comme l'analyse du Groupe spécial concernant la dynamique concurrentielle sur le marché des VLA le montre, les produits offerts respectivement par Boeing et Airbus – le 747 et l'A380 – sont suffisamment substituables. En ce qui concerne le facteur de non-imputation allégué par l'Union européenne concernant les retards dans le développement et la production du 747-8, nous prenons note de l'observation du Groupe spécial selon laquelle les versions plus grandes du 777 pouvaient aussi parfois être en concurrence pour des ventes sur le marché des VLA. Par conséquent, nous ne voyons pas de raison de modifier la constatation du Groupe spécial selon laquelle ce facteur de non-imputation ne serait pas capable de diluer le rapport réel et substantiel de cause à effet entre les subventions AL/FEM et les phénomènes sur le marché allégués.

6.39. Nous rappelons qu'une analyse des tendances peut être pertinente et révélatrice, sans être nécessairement déterminante, pour une constatation de détournement. Pour parvenir à sa

constatation de détournement, toutefois, le Groupe spécial n'a pas examiné s'il y avait de quelconques tendances discernables concernant les volumes et les parts de marché sur les marchés des VLA en cause, y compris s'il existait ou non des tendances à la baisse qui auraient pu étayer ses constatations. Dans ces circonstances, nous considérons que le Groupe spécial aurait dû examiner les éléments de preuve dont il disposait afin d'expliquer suffisamment le fondement de sa constatation selon laquelle les subventions AL/FEM avaient pour effet de détourner les LCA des États-Unis de ces marchés de VLA pendant la période postérieure à la mise en œuvre.

- a. Par conséquent, *en ce qui concerne un détournement sur le marché des VLA*, nous ne sommes pas d'accord avec le Groupe spécial, dans la mesure où il a constaté, au paragraphe 6.1817 de son rapport, que "les États-Unis {avaient} établi que les effets des subventions AL/FEM contestées "sur les produits" {étaient} une cause "réelle et substantielle" du détournement ... des LCA des États-Unis sur les marchés ... des {VLA} de l'Union européenne, de l'Australie, ... de la Corée {et} de Singapour".

6.40. Nous constatons en outre que nous ne sommes pas en mesure de compléter l'analyse juridique de l'allégation des États-Unis concernant un détournement sur les marchés des VLA de l'Union européenne, de l'Australie, de la Corée et de Singapour.

6.41. S'agissant de la constatation d'entrave, nous rappelons que le phénomène de l'entrave renvoie aux situations dans lesquelles les exportations ou les importations du produit similaire du Membre plaignant se seraient accrues si le produit subventionné ne leur avait pas "fait obstacle" ou ne les avait pas "gênées". Étant donné la nature particulière de la branche de production des LCA, en particulier en ce qui concerne des VLA comme le Boeing 747-8 et l'Airbus A380, pour lesquels les cas de vente et les volumes de livraison sont généralement beaucoup plus faibles que pour les biens de consommation, nous ne considérons pas que les volumes de livraison examinés par le Groupe spécial n'auraient pas pu étayer une constatation d'entrave. Nous rappelons en outre qu'il ressort de notre examen des constatations du Groupe spécial concernant les programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB, ainsi que des constatations pertinentes formulées lors de la procédure initiale, qu'en l'absence des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre, Airbus n'aurait pas pu offrir l'A380 au moment où elle l'a fait. En outre, comme l'analyse du Groupe spécial concernant la dynamique concurrentielle sur le marché des VLA le montre, les produits offerts respectivement par Boeing et Airbus – le 747-8 et l'A380 – sont suffisamment substituables. Par conséquent, et alors que ce n'était pas le cas pour l'entrave alléguée sur le marché des LCA bicouloirs, les "effets sur les produits" des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre, y compris les subventions AL/FEM pour l'A380, et les données relatives aux livraisons de VLA à la base de l'allégation des États-Unis, concernent le même modèle d'aéronef et, comme il a été expliqué plus haut, le Groupe spécial a formulé les constatations nécessaires concernant à la fois les "effets sur les produits" et les données relatives aux livraisons. Sur la base de ces considérations et à la lumière des livraisons d'A380 pendant la période postérieure à la mise en œuvre, nous ne voyons pas d'erreur dans la conclusion du Groupe spécial selon laquelle, en l'absence des subventions AL/FEM, la branche de production de LCA des États-Unis aurait obtenu un volume de livraisons et une part de marché supérieurs à leur niveau effectif pendant la période postérieure à la mise en œuvre.

6.42. Par conséquent, les constatations du Groupe spécial examinées plus haut étayent la conclusion que l'effet des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre est l'entrave des VLA des États-Unis sur les marchés des VLA de l'Union européenne, de l'Australie, de la Chine, de la Corée, de Singapour et des Émirats arabes unis. Cette conclusion est également étayée par le cadre analytique adopté par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale, ainsi que par un certain nombre des constatations du Groupe spécial, y compris sa constatation concernant les "effets sur les produits" des subventions AL/FEM existant pendant la période de mise en œuvre sur le maintien de l'offre de l'A380 par Airbus et l'existence d'une substituabilité suffisante entre les produits VLA offerts par Boeing et Airbus. Compte tenu de notre interprétation de l'article 7.8, toutefois, nous ne souscrivons pas à la conclusion du Groupe spécial concernant l'entrave sur le marché des VLA dans la mesure où sa conclusion était fondée sur les effets des subventions AL/FEM contestées dont il avait constaté qu'elles avaient expiré.

- a) En conséquence, nous modifions la conclusion formulée par le Groupe spécial au paragraphe 6.1817 de son rapport et constatons à la place que les États-Unis ont établi que les "effets sur les produits" des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre sont une cause réelle et substantielle

d'entrave des LCA des États-Unis sur les marchés des VLA de l'Union européenne, de l'Australie, de la Chine, de la Corée, de Singapour et des Émirats arabes unis.

6.43. Compte tenu de ce qui précède, s'agissant des subventions existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre, nous confirmons, *quoique pour des raisons différentes*, les conclusions formulées par le Groupe spécial:

- a) au paragraphe 7.2 de son rapport, établissant qu'"e}n continuant de violer les articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC" en ce qui concerne les marchés des LCA bicouloirs et des VLA, "l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD et, en particulier, à l'obligation énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou {de} retirer{} la subvention""; et
- b) au paragraphe 7.4 de son rapport, établissant que "l'Union européenne et certains États membres n'ont pas mis en œuvre les recommandations et décisions de l'ORD visant à ce qu'ils rendent leurs mesures conformes à leurs obligations au titre de l'Accord SMC" et que "{d}ans la mesure où l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD dans le différend initial, ces recommandations et décisions restent exécutoires".

6.44. L'Organe d'appel recommande que l'ORD demande à l'Union européenne de rendre ses mesures, dont il a été constaté dans le présent rapport, et dans le rapport du Groupe spécial modifié par le présent rapport, qu'elles étaient incompatibles avec l'Accord SMC, conformes à ses obligations au titre de cet accord.

Texte original signé à Genève le 8 mai 2018 par:

Ricardo Ramírez-Hernández
Président

Ujal Singh Bhatia
Membre

Peter Van den Bossche
Membre
