

Conclusion

6.1847. Pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que les effets agrégés des subventions sous forme d'apports de capitaux et les effets agrégés des sept subventions sous forme de dons régionaux pour le développement soumis à notre examen continuent de "compléter et amplifier" les effets des subventions AL/FEM "sur les produits". À notre avis, les effets des subventions non AL/FEM continuent d'être une cause "réelle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis et peuvent, par conséquent, être "cumulés" avec les effets des subventions AL/FEM contestées.

7 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

7.1. À la lumière du raisonnement et des constatations exposés dans le présent rapport, nous formulons les conclusions suivantes:

- a. S'agissant des **36 "mesures" de mise en conformité alléguées** notifiées par l'Union européenne dans sa communication sur la mise en conformité du 1^{er} décembre 2011 –
 - i. deux peuvent être qualifiées d'"actions" ayant trait au degré de *subventionnement actuel* des LCA d'Airbus prises en réponse aux recommandations et décisions adoptées dans la procédure initiale – à savoir la "mesure" n° 28, imposition de redevances additionnelles pour l'utilisation de la piste allongée de l'aéroport de Brême, et la "mesure" n° 29, révision des conditions du contrat de location du Mühlenberger Loch³³⁷⁷;
 - ii. les 34 autres "mesures" de mise en conformité alléguées ne sont pas des "actions" ayant trait au subventionnement actuel (ni même antérieur) des LCA d'Airbus, mais constituent plutôt l'*affirmation de faits* ou la *présentation d'arguments* visant à étayer la théorie de la mise en conformité de l'Union européenne. Ainsi, mis à part les "actions" indiquées en tant que "mesures" n° 28 et 29, l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle elle s'est mise en conformité ne repose sur aucune conduite spécifique de sa part et de la part de certains États membres en ce qui concerne les subventions accordées à Airbus ou les effets défavorables dont il a été constaté qu'ils avaient été causés par ces subventions dans la procédure initiale. Fondamentalement, l'assertion de l'Union européenne selon laquelle elle s'est pleinement mise en conformité repose plutôt sur sa conception de la portée et de la nature des obligations découlant pour elle des recommandations et décisions adoptées, ainsi que sur sa propre interprétation du droit et des dispositions juridiques applicables, y compris l'article 7.8 de l'Accord SMC.
- b. S'agissant des demandes de décisions préliminaires de l'Union européenne concernant **le champ de la présente procédure de mise en conformité** –
 - i. les mesures d'AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A350XWB entrent dans le champ de la présente procédure de mise en conformité;
 - ii. les allégations de subventions prohibées formulées par les États-Unis concernant les mesures d'AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC entrent dans le champ de la présente procédure de mise en conformité;
 - iii. les allégations de subventions prohibées formulées par les États-Unis concernant les mesures d'AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC n'entrent pas dans le champ de la présente procédure de mise en conformité; et

³³⁷⁷ Comme il a déjà été indiqué, les États-Unis n'ont finalement inclus aucune de ces deux mesures dans les allégations de non-mise en conformité qu'ils ont formulées à l'encontre de l'Union européenne et de certains États membres dans le présent différend.

-
- iv. les allégations de menace de détournement et d'entrave formulées par les États-Unis au titre de l'article 6.3 a) entrent dans le champ de la présente procédure de mise en conformité.
- c. S'agissant des ***allégations de subventions prohibées*** formulées par les États-Unis concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB –
- i. les États-Unis ont démontré que les mesures d'AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A350XWB étaient des subventions spécifiques au sens des articles 1^{er} et 2 de l'Accord SMC;
- ii. les États-Unis n'ont pas démontré que les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A350XWB étaient des subventions à l'exportation prohibées et/ou des subventions au remplacement des importations prohibées au sens de l'article 3.1 et 3.2 de l'Accord SMC; et
- iii. les États-Unis n'ont pas démontré que les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 étaient des subventions à l'exportation prohibées au sens de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC.
- d. S'agissant de l'***allégation des États-Unis selon laquelle l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés à l'article 7.8 de l'Accord SMC*** –
- i. le fait qu'une ou plusieurs des subventions contestées dans la présente procédure peuvent avoir cessé d'exister avant le 1^{er} juin 2011 ne signifie pas *ipso facto* que l'Union européenne et certains États membres n'ont pas d'obligation de mise en conformité aux termes de l'article 7.8 de l'Accord SMC en ce qui concerne ces subventions.
- Pour ce qui est des "durées de vie" des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB
- ii. l'Union européenne a démontré que les "durées de vie" *ex ante* des subventions AL/FEM françaises, allemandes et espagnoles pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A320 et l'A330/A340, des subventions AL/FEM britanniques pour l'A320 et l'A330/A340, et des subventions sous forme d'apports de capitaux avaient "expiré" avant le 1^{er} juin 2011;
- iii. l'Union européenne a démontré que les "durées de vie" *ex ante* des subventions AL/FEM françaises pour l'A330-200 et des subventions AL/FEM françaises et espagnoles pour l'A340-500/600 avaient "expiré", respectivement, en [***] et [***];
- iv. même si l'on souscrit à toutes les affirmations de l'Union européenne, les "durées de vie" *ex ante* de cinq des subventions sous forme de dons régionaux pour le développement n'"expireront" pas avant une date comprise entre 2054 et 2058, les deux autres ayant "expiré" vers 2014;
- v. les affirmations de l'Union européenne concernant l'"extraction" alléguée des subventions ont déjà été examinées et rejetées tant par le Groupe spécial que par l'Organe d'appel dans la procédure initiale et, pour cette raison, l'Union européenne n'est pas en droit d'obtenir que le Groupe spécial évalue le bien-fondé des mêmes arguments, pour la deuxième fois, dans le présent différend sur la mise en conformité;
- vi. l'Union européenne n'a pas démontré que la privatisation partielle alléguée d'Aérospatiale en 1999, les opérations ayant mené à la création d'EADS en 2000 et la vente à EADS en 2006 par BAE Systems de sa participation de 20% dans Airbus SAS étaient des "événements intermédiaires" qui avaient entraîné l'"extinction" de l'avantage conféré par toutes les subventions en cause dans la présente procédure

qui avaient été accordées avant ces opérations, à la lumière de chacune des trois opinions séparées formulées par la section de l'Organe d'appel connaissant de la procédure initiale sur la question de savoir si "des privatisations partielles et des {transactions de} vente{} entre parties privées" pouvaient "éteindre" des subventions antérieures; et

- vii. les "durées de vie" *ex ante* des subventions visées aux alinéas ii, iii et iv ont "expiré" *non pas* parce qu'on y a d'une façon ou d'une autre mis fin *prématurément*, par exemple en les remboursant ou en alignant leurs modalités sur un point de repère du marché, mais simplement parce que toute la période pendant laquelle on s'attendait à ce que leur "valeur projetée" "se matérialise" s'est écoulée sans que se produise le moindre "événement intermédiaire". En d'autres termes, les "durées de vie" *ex ante* des subventions pertinentes ont "expiré" simplement parce que ces dernières ont été intégralement octroyées à Airbus de la manière initialement prévue et attendue.
- Pour ce qui est de la question de savoir si l'Union européenne et certains États membres se sont conformés à l'obligation de "retirer{} la subvention"
- viii. le fait que les "durées de vie" *ex ante* des subventions visées aux alinéas ii, iii et iv ont "expiré" *passivement* avant la fin de la période de mise en œuvre n'équivaut pas au "retrait" de ces subventions par l'Union européenne et certains États membres aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC;
- ix. l'Union européenne et certains États membres ne se sont donc pas conformés à l'obligation de "retirer{} la subvention" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.
- Pour ce qui est de la question de savoir si l'Union européenne et certains États membres se sont conformés à l'obligation de "prendre{} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables"
- x. l'Union européenne n'a pas établi que les allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 b) et c) de l'Accord SMC devraient être rejetées au motif que le produit similaire des États-Unis n'est pas "non subventionné" au sens de l'article 6.4 et 6.5 de l'Accord SMC;
- xi. les États-Unis ont présenté leurs allégations d'effets défavorables continus par rapport à des marchés de produits LCA définis de manière appropriée, à savoir les marchés mondiaux des LCA monocouloirs, des LCA bicouloirs et des VLA;
- xii. les effets *directs* et *indirects* des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB agrégées continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de la présence actuelle sur le marché des familles de LCA A320, A330 et A380 d'Airbus, que l'on utilise les scénarios hypothétiques "plausibles" ou les scénarios hypothétiques "improbables" adoptés dans la procédure initiale en ce qui concerne les effets des mêmes subventions sur la période 2001-2006 comme point de départ de l'analyse;
- xiii. les effets *directs* et *indirects* des subventions AL/FEM agrégées, à l'exception des subventions AL/FEM accordées pour l'A300 et l'A310, sont une cause "réelle et substantielle" de la présence actuelle sur le marché de la famille de LCA A350XWB d'Airbus, que l'on utilise les scénarios hypothétiques "plausibles" ou les scénarios hypothétiques "improbables" adoptés dans la procédure initiale en ce qui concerne les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB sur la période 2001-2006 comme point de départ de l'analyse;
- xiv. les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM visées aux alinéas xii et xiii sont une cause "réelle et substantielle" du détournement des importations d'un produit similaire des États-Unis des marchés des LCA monocouloirs, bicouloirs et très gros porteurs de l'Union européenne et/ou de l'entrave à ces importations, au sens de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC, ce qui constitue un préjudice grave causé aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC;

- xv. les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM visées aux alinéas xii et xiii sont une cause "réelle et substantielle" du détournement des exportations des marchés des LCA monocouloirs de l'Australie, de la Chine et de l'Inde, des marchés des LCA bicouloirs de la Chine, de la Corée et de Singapour, et des marchés des LCA très gros porteurs de l'Australie, de la Chine, de la Corée, de Singapour et des Émirats arabes unis, et/ou de l'entrave à ces exportations, au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC, ce qui constitue un préjudice grave causé aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC;
- xvi. les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM visées aux alinéas xii et xiii sont une cause "réelle et substantielle" des pertes de ventes notables sur les marchés mondiaux des LCA monocouloirs, bicouloirs et très gros porteurs, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, ce qui constitue un préjudice grave causé aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC;
- xvii. les effets des subventions sous forme d'apports de capitaux agrégées et de certains dons régionaux pour le développement "complètent et amplifient" les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM agrégées et sont donc une cause "réelle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC;
- xviii. les États-Unis n'ont pas démontré que les dons régionaux pour le développement accordés pour les installations de San Pablo en Espagne qui servent aux activités d'Airbus relatives aux aéronefs militaires apportent des avantages aux activités d'Airbus relatives aux LCA, et n'ont par-là même pas établi que ces subventions "complètent et amplifient" les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM; et
- xix. ayant constaté que les États-Unis ont établi que les subventions contestées causent un préjudice grave *actuel* à leurs intérêts au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC, nous ne formulons pas de constatations concernant l'allégation conditionnelle des États-Unis selon laquelle les subventions contestées *menacent de causer* un préjudice grave à leurs intérêts.

7.2. En continuant de violer les articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC, l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD et, en particulier, à l'obligation énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou {de} retirer la subvention".

7.3. Aux termes de l'article 3:8 du Mémoire d'accord, dans les cas où il y a infraction aux obligations souscrites au titre d'un accord visé, la mesure en cause est présumée annuler ou compromettre un avantage. Nous concluons que, dans la mesure où les mesures en cause sont incompatibles avec l'Accord SMC, elles ont annulé ou compromis des avantages résultant pour les États-Unis de cet accord.

7.4. Nous concluons donc que l'Union européenne et certains États membres n'ont pas mis en œuvre les recommandations et décisions de l'ORD visant à ce qu'ils rendent leurs mesures conformes à leurs obligations au titre de l'Accord SMC. Dans la mesure où l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD dans le différend initial, ces recommandations et décisions restent exécutoires.
