

auraient tous été indisponibles dans le contrefactuel. Nous avons du mal à croire qu'une telle considération n'aurait pas pesé sur la décision de Virgin Atlantic dans cette campagne de vente.⁷⁷⁸ Cela est d'autant plus vrai que cinq des livraisons programmées devaient être effectuées en 2019 et auraient donc dû être reportées de plusieurs années dans le contrefactuel si Virgin Atlantic avait commandé l'A350XWB. Deuxièmement, Virgin Atlantic a commandé des A350XWB-1000, un modèle qui est principalement en concurrence avec le Boeing 777.⁷⁷⁹ Nous notons que l'A330neo – la variante de l'A330 la plus récente et la plus avancée d'Airbus – n'est pas destiné à concurrencer le 777⁷⁸⁰, et qu'Airbus aurait donc probablement dû concurrencer le LCA moderne 777 de Boeing dans cette campagne de vente avec des modèles plus anciens de sa famille A330. Enfin, Virgin Atlantic avait précédemment commandé des 787 à Boeing (15 787 commandés en 2007, 1 en 2009 et 1 en 2014⁷⁸¹). Par conséquent, étant donné que Virgin Atlantic aurait déjà eu des LCA bicouloirs de Boeing dans sa flotte, elle aurait pu profiter d'avantages liés à la communauté de la flotte en achetant d'autres LCA de Boeing. Prises ensemble, ces considérations nous convainquent qu'Airbus n'aurait pas remporté cette vente à Virgin Atlantic.

7.445. Nous constatons donc que les effets agrégés "indirects" des subventions AL/FEM pour l'A380 et "directs" des subventions AL/FEM pour l'A350XWB sont une cause "réelle et substantielle" de pertes notables de ventes actuelles pour la branche de production des LCA des États-Unis sur le marché mondial des produits bicouloirs.⁷⁸²

7.5.7 Conclusions

7.446. Eu égard à l'analyse et aux constatations qui précèdent, nous concluons que l'Union européenne n'a pas "pris" des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Plus spécifiquement, nous concluons que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont une cause réelle et substantielle d'une entrave actuelle sur le marché des produits VLA ainsi que d'une entrave actuelle sur le marché des produits VLA ainsi que d'une entrave et de pertes de ventes actuelles sur le marché des produits LCA bicouloirs.

8 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

8.1. Compte tenu du raisonnement et des constatations exposés dans le présent rapport, le Groupe spécial parvient aux conclusions suivantes:

- a. En ce qui concerne la demande de décision préliminaire et les arguments de l'Union européenne concernant le champ de la présente procédure de mise en conformité, nous constatons ce qui suit:
 - i. les mesures pour la R&DT que les États-Unis contestent ne sont pas indiquées, en fait, dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne; et
 - ii. même à supposer, pour les besoins de l'argumentation, que l'absence de toute mention des mesures pour la R&DT contestées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne n'empêche pas les États-Unis de formuler des allégations concernant ces mesures dans la présente procédure, les États-Unis sont néanmoins dans l'impossibilité de formuler leurs allégations parce que: 1) s'agissant

suivantes: 2014 – 1 livraison; 2015 – 14 livraisons; 2016 – 49 livraisons; 2017 – 77 livraisons; 2018 – 93 livraisons. (Données actualisées d'Ascend (pièce USA-158))

⁷⁷⁸ Nous avons précédemment noté l'importance des créneaux de livraison pour les acheteurs de LCA. (Voir plus haut la note de bas de page 726.)

⁷⁷⁹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1307 à 6.1309 et 6.1365. Voir aussi la décision de l'Arbitre *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 22:6 – UE)*, tableau 5 (indiquant que le modèle concurrent de Boeing le plus proche de l'A350XWB-1000 est le 777-300ER).

⁷⁸⁰ Présentation d'Airbus concernant l'A330neo (pièce USA-51).

⁷⁸¹ Données d'Ascend (pièce USA-138).

⁷⁸² Dans la mesure où Boeing aurait remporté d'éventuelles ventes additionnelles, nous constatons en outre que ces ventes sont "notables", pour les mêmes raisons pour lesquelles le Groupe spécial initial et le premier Groupe spécial de la mise en conformité ont constaté que les pertes de ventes identifiées étaient notables. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1798 (exposant les facteurs à l'origine du "caractère notable" des pertes de ventes dans la branche de production des LCA))

de leurs allégations concernant les mesures pour la R&DT qui avaient fait l'objet de constatations dans la procédure initiale, ainsi que le septième programme-cadre, les États-Unis sont dans l'impossibilité de formuler ces allégations parce qu'ils auraient pu les présenter dans la première procédure de mise en conformité mais ne l'ont pas fait; et 2) s'agissant de leurs allégations concernant le huitième programme-cadre, les États-Unis n'ont pas établi que le huitième programme-cadre avait des "liens suffisamment étroits" avec les mesures prises pour se conformer pertinentes et les recommandations et décisions de l'ORD de sorte qu'il serait approprié de le qualifier de "mesure prise pour se conformer".

- b. En ce qui concerne la question de savoir si l'Union européenne et certains États membres se sont conformés à l'obligation de "retirer{} la subvention", nous constatons que l'Union européenne *n'a pas démontré* que:
- i. la modification [***] de l'accord de prêt AL/FEM allemand concernant l'A350XWB avait retiré la subvention AL/FEM allemande pour l'A350XWB;
 - ii. le remboursement intégral du principal et des intérêts courus restant dus au titre de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB avait retiré la subvention AL/FEM britannique pour l'A350XWB;
 - iii. les modifications [***] des accords de prêt AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 avaient retiré les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380;
 - iv. l'amortissement allégué de l'avantage *ex ante* du prêt AL/FEM espagnol pour l'A380 avait retiré la subvention;
 - v. l'annonce par Airbus le 14 février 2019 de l'arrêt du programme relatif à l'A380 fournissait, à elle seule, une "confirmation supplémentaire" et une "base indépendante" pour la constatation de ce que les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques avaient été supprimées; et
 - vi. l'accord [***] d'Airbus avec [***] en vue du remboursement du principal et des intérêts courus au titre de l'accord d'AL/FEM [***] concernant l'A380 assurait le retrait de la subvention AL/FEM [***] pour l'A380.
- c. En ce qui concerne 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", nous constatons que:
- i. s'agissant des effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB:
 - 1) les subventions AL/FEM pour l'A380 continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de la présente actuelle sur le marché de la famille de LCA A380 d'Airbus;
 - 2) les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de la capacité d'Airbus de *livrer* les LCA de sa famille A350XWB et de sa capacité d'offrir les LCA de la famille A350XWB aux conditions mêmes auxquelles elle les offrait effectivement (en particulier en ce qui concerne les créneaux de livraison);
 - 3) les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB ne sont pas une cause "réelle et substantielle" de la présence actuelle de l'A330neo sur le marché;
 - ii. l'annonce de l'arrêt faite par Airbus le 14 février 2019 n'assure pas à elle seule l'élimination des effets défavorables *actuels* des subventions AL/FEM pour l'A380 qui se rapportent à la présence sur le marché de l'A380. À notre avis, ces effets persisteront tant qu'Airbus continuera de produire et livrer l'A380. Il s'ensuit,

corrélativement, que l'annonce de l'arrêt ne peut pas non plus assurer l'élimination de tous effets défavorables *actuels* des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB qui se rapportent à la présence sur le marché de l'A350XWB;

iii. s'agissant de l'incidence des effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur les marchés de produits pertinents:

- 1) sur le marché des produits VLA, les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM indiquées au paragraphe c) i) 1) ci-dessus sont une cause "réelle et substantielle" de l'entrave aux exportations d'un produit similaire des États-Unis vers Singapour et les Émirats arabes unis 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;
- 2) sur le marché des produits bicouloirs, les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM indiquées au paragraphe c) i) 2) ci-dessus sont une cause "réelle et substantielle" de l'entrave aux importations d'un produit similaire des États-Unis dans l'Union européenne au sens de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC, et sont une cause "réelle et substantielle" de l'entrave aux exportations d'un produit similaire des États-Unis vers la Chine, la Corée et Singapour 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; et
- 3) sur le marché des produits bicouloirs, les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM indiquées au paragraphe c) i) 2) ci-dessus sont une cause "réelle et substantielle" de pertes notables de ventes pour la branche de production des LCA des États-Unis sur le marché mondial des LCA bicouloirs 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.

8.2. 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 retirer la subvention".

8.3. 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, dès lors que 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.

8.4. 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. Dès lors que l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD dans le différend initial et la première procédure de mise en conformité, ces recommandations et décisions restent exécutoires.
